ANNO XVI. Mercoledì 3 gennaio 1883. N. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XVI

Entrando nel sedicesimo anno di vita, il *Monitore* crederebbe mancare a sè stesso ed alla stima generalmente dimostratagli nella sua già lunga carriera, se si diffondesse in programmi e promesse altosonanti.

Il *Monitore* continuerà modesto e fiducioso nella sua strada, nella quale raccolse tante prove di stima e benevolenza da' suoi associati e lettori; cercando però con ogni mezzo di migliorare l' opera periodica a cui ha dedicato le sue cure, con tutto l' amore inspirato dai grandi interessi nazionali che intende trattare e propugnare.

Il *Monitore* continuerà a pubblicare i documenti ufficiali più importanti, a raccogliere notizie bene appurate e di generale interesse, tenendo dietro ai progressi delle arti e delle industrie più utili al paese, respingendo qualsiasi prevenzione o parzialità, non meno che qualsiasi polemica personale.

Spera così di meritarsi anche per l'avvenire la stima e la fiducia de' suoi lettori, a cui porge frattanto cordiali ringraziamenti ed augurii.

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest' Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l'importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L'AMMINISTRAZIONE.

FERROVIE ECONOMICHE
E TRAMVIE

Il Ministro dei lavori pubblici, nella seduta del 9 dicembre p. p. del Senato del Regno, ripresentò il progetto di legge sulle ferrovie economiche e tramvie, già presentato alla Camera dei deputati sino dal 1880, ma finora non discusso.

Riferendo ora la breve Relazione del Ministro stesso, crediamo dover riprodurre il detto progetto di legge, già inserito nel nostro numero del 7 luglio 1880, allo scopo di averlo sott'occhio nella discussione, che speriamo non abbia ad essere più oltre procrastinata.

SIGNORI SENATORI!

In adempimento di un ordine del giorno deliberato dalla Camera dei deputati nella tornata dell' 11 dicembre 1877, col quale si invitava il Governo a presentare un progetto di legge in cui fossero determinati i criterii per la concessione delle tramvie a vapore, il Governo non mancava di

presentare prima nella tornata del 28 aprile 1880, e, chiusasi la sessione, nella tornata del 29 maggio 1880, analogo schema, il quale, oltre alle norme disciplinari relative alle tramvie a vapore, comprendeva pure speciali disposizioni per le ferrovie economiche.

La Relazione che accompagnava quello schema conteneva una breve rassegna delle leggi estere relative alla materia, d'onde potevasi desumere quanto erasi fatto da altri Stati di Europa per disciplinare il nuovo mezzo di locomozione, mentre i vantaggi e le ragioni delle singole disposizioni proposte formavano tema di altre considerazioni. Quello schema però, per ragioni che non occorre investigare, non venne in discussione davanti all'altro ramo del Parlamento, e la sessione si chiuse senza che la soluzione del problema avanzasse di un passo.

Ora, se si consideri l'importanza che assunse in questi ultimi anni il servizio delle tramvie a vapore, e si tenga conto del desiderio sempre vivo, così delle Amministrazioni provinciali e comunali, come dei privati, di costrurre nuove linee, come ne sono prova le continue domande per ottenere dal Governo la necessaria autorizzazione; nè si dimentichi sopra tutto la cifra ragguardevole, alla quale ascendono le tramvie già in esercizio, che a quest'ora oltrepassano la lunghezza di 1,200 chilometri, si rende palese l'urgenza di disciplinarne, con opportuni provvedimenti legislativi, la costruzione e l'esercizio, distinguendo altresì i caratteri e le modalità delle ferrovie economiche.

È convincimento del Governo che, senza una legge sulla materia, non sia ad esso possibile di spiegare un'azione veramente efficace, onde dare ordine stabile a questo mezzo di trasporto, e risolvere tutte le questioni che vi si connettono.

È quindi legittimo il desiderio che al più presto cessi lo stato precario, che da troppi anni dura per le tramvie a vapore, non potendo il Governo assumere indefinitamente la responsabilità che ne deriva, e non ripromettendosi da parte sua di poter, senza facoltà legislativamente conferite, sorvegliare con efficacia e regolare con vantaggio reale lo sviluppo crescente delle tramvie a vapore.

Che, se si pensi alle conseguenze che attualmente derivano dal difetto di speciali discipline coercitive contro gli abusi a cui dà luogo l'esercizio delle tramvie, ed ai pericoli a cui, malgrado la sorveglianza assidua del Governo e delle Autorità che da lui dipendono, si trova talvolta esposta la sicurezza delle persone, non può riescire difficile a comprendersi che è ormai tempo di dare un assetto normale alla rete delle tramvie in esercizio, regolando, con uniformità di intenti e con precisione di vedute, le concessioni avvenire.

Tale problema è maturo per una soluzione conveniente, essendo abbastanza conosciuti i vantaggi del nuovo mezzo di trasporto, ed avendo già l'esperienza dato occasione di valutarne le difficoltà ed i pericoli. Quindi, mercè savie ed acconcie disposizioni di legge, è a sperarsi che gli interessi pubblici ne vengano avvantaggiati, senza pregiudicare quelli privati che ne dipendono.

A ciò provvederebbe appunto il proposto schema di legge, identico a quello già precedentemente presentato all'altro ramo del Parlamento, in quanto con esso si inaugurerebbe per le tramvie a vapore un sistema, che oso dire il più liberale fra quelli adottati dagli Stati esteri su questa materia; poichè si attribuirebbe bensì al Governo una conveniente ingerenza nella relativa concessione e nella sorveglianza dell'esercizio, in modo che gli sarebbe dato tutelare l'incolumità pubblica, ma non si lederebbe però la libertà d'azione delle Amministrazioni provinciali e comunali, a cui appartengono le rispettive strade. Insomma, si concilierebbero i principii di autonomia locale colle guarentigie e cautele necessarie in un servizio pubblico abbastanza importante.

Anche in ordine al procedimento amministrativo, che nei singoli casi deve avere il suo svolgimento prima della concessione di qualunque linea, il progetto detta le norme da seguirsi, nè manca di stabilire i diritti e gli obblighi derivanti dalle concessioni. Esso determina pure quella restrizione all'azione stessa del Governo, che è voluta dalla tutela di altri importanti interessi. A questo riguardo, il progetto sancisce il principio che non debba essere concessa alcuna linea di tramvia e ferrovia economica, che faccia assoluta concorrenza ad altre già in esercizio, o anche solo concesse; nè pare che contro tale principio, per quanto rigoroso, possa insorgersi, se si consideri che è di suprema importanza, per l'interesse dello Stato, che non vengano sfruttate a pro d'interessi privati o locali, i gravi sacrificii che il paese ha sostenuto per le costruzioni della rete ferroviaria.

Sarebbe inutile di intrattenervi, o Signori, sulle singole disposizioni dello schema, poichè dalla Relazione colla quale il progetto fu altra volta presentato alla Camera dei deputati, potrete desumere le ragioni dei singoli articoli; epperò, rimettendomi alle considerazioni ivi svolte, io mi auguro che questa nobile Assemblea voglia prendere in attento studio ed in benevola considerazione questo disegno di legge, avvalorandolo della sua autorevole sanzione.

Disegno di legge.

Art. 1. Le ferrovie economiche e le tramvie, che si costruiscono da privati senza sussidio dello Stato, sono soggette alle disposizioni della presente legge.

Art. 2. Si può concedere di collocare rotaie o guide sul suolo delle strade pubbliche per stabilirvi un servizio speciale di locomozione.

La zona occupata da tali rotaie o guide potrà essere, tanto riservata al servizio predetto, quanto libera anche al carreggio ordinario.

Nel caso di più proprietarii di strade interessati nello stabilimento d'uno di tali servizii di locomozione, basterà l'approvazione dei proprietarii di due terzi almeno in lunghezza delle strade da occuparsi.

Art. 3. Sono concesse per Decreto Reale, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, le ferrovie economiche che abbiano sede propria, anche se stabilite, in parte o sulla totalità del loro percorso, sopra strade ordinarie, ma di cui la sede è separata dalla parte di strada riservata al carreggio, e trovasi quindi destinata asclusivamente al passaggio dei treni.

Le concessioni delle tramvie, le quali sieno stabilite, in parte o in totalità, lungo strade nazionali o lungo strade provinciali di due o più provincie, in modo però che non venga sottratta parte alcuna al carreggio degli ordinarii veicoli, sono fatte per decreto del Ministro dei lavori pubblici

Le concessioni di tali tramvie sono fatte dai Consigli provinciali, quando sieno stabilite, in parte o in totalità, lungo le strade previnciali; e dai Consigli comunali, quando sieno impiantate, in parte o in totalità, lungo strade comunali o vicinali.

Se però le tramvie percorrono le strade di due o più Comuni, la concessione ne è fatta dalla Deputazione provinciale, sentiti i Consigli dei Comuni interessati.

Quando une ferrovia economica compia interamente od in parte un servizio di tramvia, e quando parimenti una tramvia compia un servizio di ferrovia, i singoli tronchi delle linee dovranno considerarsi, in via giuridica, a seconda dell'esercizio che compiono, e non a seconda delle loro modalità di costruzione.

Art. 4. Le domande di concessione devono essere accompagnate da una relazione sommaria, che indichi l'utilità pubblica e la natura delle opere, la spesa presunta, i mezzi e il tempo occorrenti per la loro esecuzione, e da un tipo contenente la descrizione dell'insieme dell'opera stessa, e le principali sue particolarità, nonchè il modo di esercizio.

Sarà considerato quale esercizio di ferrovia quello che sarà fatto con servizio regolare di viaggiatori e merci, con orarii, fermate e tariffe fisse, da approvarsi nei modi e forme volute per le ferrovie ordinarie.

Sarà ritenuto quale servizio di tramvia quello che non sarà vincolato a fermate fisse, nè ad orarii preventivamente approvati dall'Autorità concedente, ma sia fatto con numero di treni facoltativo, entro i limiti e con le inerenti particolarità di servizio da determinarsi negli atti di concessione.

Art. 5. La domanda deve pubblicarsi in ciascun Comune in cui si vuole eseguire l'opera, ed inserirsi per estratto nel Bollettino degli annunzii amministrativi.

Per 15 giorni dalla data della pubblicazione ed inserzione, la relazione ed il tipo, di cui nell'articolo precedente, debbono rimanere depositati nell'Ufficio del Comune dove si vuole eseguire l'opera.

Qualora l'opera tocchi il territorio di più Comuni, basta il deposito della relazione e del tipo presso l'Ufficio di Prefettura o Sotto-prefettura.

Il luogo, la durata e lo scopo del deposito debbono indicarsi nelle pubblicazioni ed inserzioni suaccennate.

Art. 6. Durante il termine stabilito coll'articolo precedente, chiunque può prendere conoscenza della relazione e dei tipi per presentare osservazioni ed opposizioni.

Chi ha inoltrata la domanda può prendere conoscenza di tali opposizioni e presentare le sue risposte.

Art. 7. Qnando, per l'esecuzione delle opere, vi sia luogo di occupare proprietà private per espropriozione forzata, le pubblicazioni dovranno contenere anche la domanda di dichiarazione di pubblica utilità, ed essere fatte in conformità alle relative leggi.

Art. 8. Se una tramvia vuole esercitarsi con motore meccanico, questo motore dovrà essere indicato nella domanda di cui negli articoli precedenti; e non potrà applicarsi senza l'approvazione del Governo, il quale prescriverà pure le norme di esercizio, in quanto interessa la pubblica sicurezza.

Art. 9. Le concessioni non possono essere fatte per un termine eccedente i cinquant'anni per le ferrovie, e venti anni per le tramvie.

Le une e le altre sono vincolate al pagamento di un canone annuo, nel modo e nella misura da determinarsi nell'atto di concessione, a favore del Comune, della Provincia o dello Stato, secondo la categoria cui appartiene la strada, od in proporzione delle rispettive lunghezze, quando la ferrovia o la tramvia si stabilisca su strade di diversa classe.

Nell'atto medesimo sono stabiliti i modi e le condizioni della costruzione e dell'esercizio, i diritti e gli obblighi del concessionario, le tariffe pei trasporti, le penalità convenzionali pei casi di inosservanza dei patti, e la facoltà al concedente di revocare la concessione per ripetute e comprovate violazioni del contratto.

Art 18. Le concessioni sono date per asta pubblica al minore e migliore offerente, e le offerte potranno essere fatte, tanto sull'aumento del canone annuo, quanto sulla riduzione della durata della concessione, o delle tariffe dei trasperti di viaggiatori e di merci, secondo che verrà dichiarato nell'avviso d'asta.

Art. 11. Il concessionario di una tramvia è tenuto a sospenderne l'esercizio, semprecchè ciò occorra per provvedere alla manutenzione e sistemazione della strada.

Deve poi il concessionare, nel caso di rettificazione o deviazione della strada, trasportare il binario sul nuovo piano e lasciare libero quello della strada abbandonata.

Tali sospensioni ed interruzioni non danno diritto ad indennità o compenso, ed il concessionario deve provvedere a sue spese al riordinamento della tramvia.

Art. 12. É riservato alle Autorità competenti il diritto di concedere altre ferrovie o altre tramvie, che si diramino da quelle concesse, o vengano ad intersecarle od a raccordarvisi.

Non si può concedere alcuna linea di ferrovia o tramvia a vapore, che per importanza e simiglianza di traffico faccia concorrenza ad altra strada ferrata o tramvia già stabilita e convenientemente esercitata, od anche soltanto concessa.

In caso che altri esercenti intendano di valersi di parte o di tutta una linea di tramvia concessa o costruita, i concessionarii saranno obbligati a permettere tale servizio, dietro stipulazioni apposite e mediante congruo compenso da determinarsi di comune accordo, semprecchè ciò non comprometta la sicurezza pubblica nel caso di esercizio a vapore.

In caso di dissenso, le condizioni, gli oneri ed i compensi per l'uso promiscuo di tutta o parte d'una linea di tramvia saranno determinati dalle Autorità concedenti, sentiti i rispettivi Corpi tecnici consulenti.

Senza una tale stipulazione, è vietato a chiunque di usufruire, per un servizio pubblico o privato, delle guide poste da un concessionario di ferrovia o di tramvia.

Art. 13. Dal coucessionario di una ferrovia o di una tramvia si deve eseguire gratuitamente, e sotto la propria responsabilità, il trasporto dei dispacci delle Regie Poste, nonchè permettere la libera circolazione agli ingegneri ed altri ufficiali incaricati della sorveglianza dall'Autorità concedente. Quando trattisi di ferrovia, il trasporto di persone ed oggetti per conto del Governo sarà eseguito nei modi stabiliti dall'art. 279 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Per l'nso ed esercizio delle linee telegrafiche, quando ne sia il caso, si daranno disposizioni negli atti di concéssione.

Art. 14. L'esercizio delle tramvie e quello delle ferrovie esercitate a guisa delle tramvie, sono subordinati alla osservanza delle leggi e dei regolamenti generali o speciali sulla polizia stradale.

Per l'esercizio delle altre ferrovie contemplate dalla presente legge, sarà con speciale regolamento provveduto a garantire la pubblica sicurezza e la regolarità dell'esercizio medesimo.

A queste ferrovie e tramvie non sono applicabili le disposizioni degli articoli 211, 235, 236, 237, 237, 238, 239, 240 e 241 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Nel caso però che la trazione sia fatta con macchine a vapore, se la sicurezza pubblica lo esige, il Governo potrà far sopprimere gli ammassi di materie combustibili esistenti in una zona di 10 metri, a partire dalle rotaie esterne della linea.

Art. 15. Per motivi di pubblica sicurezza ed in caso di guerra, il Governo può sospendere l'esercizio delle ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, o assoggettarlo alla osservanza di particolari discipline, senza obbligo di pagare ai concessionarii alcun compenso.

L'Autorità concedente potrà dichiarare decaduta la concessione, quando il servizio venga sospeso per più di tre mesi per cause indipendenti dai suesposti casi di forza maggiore.

La concessione potrà, in tal caso, essere accordata ad altri, previi i debiti compensi, a base di stima, per l'armamento e pel materiale mobile da cedersi

Art. 16. Al termine della concessione di una tramvia o di una ferrovia stabilita sopra una strada ordinaria, l'Amministrazione della strada rimarrà proprietaria della ferrovia o tramvia e di tutti i suoi accessorii fissi, e avrà diritto di acquistare dal concessionario, a prezzo di stima, tutti gli oggetti mobili, materiali e provviste occorrenti per l'esercizio.

Art. 17. Ai Consorzii di Provincie e Comuni, che si costituiranno per le ferrovie o tramvie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie seconda).

Art. 18. Le disposizioni della presente legge sono estese anche alle ferrovie private, sulle quali sia permesso dal Governo il servizio pubblico, a norma dell'art. 35 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, in quanto tali disposizioni sono ad esse applicabili

Art. 19. Per le ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, rimangono in vigore le disposizioni della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, in quanto non vi sia stato dai precedenti articoli derogato.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di ottobre 1882, confrontati con quelli dell'ottobre 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale dell'ottobre 1882 ascese a lire 17,633,332, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	7,752,999
Bagagli	»	320,676
Merci a grande velocità	»	1,684,101
Id. a piccola velocità	»	7,797,791
Prodotti diversi	»	77,765
Totale	L.	17,633,332

(*) V. *Monitore*, N. 52 del 1882.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	9,007,817	L.	9,788,823
Ferrovie dello Stato — Romane	»	2,803,347	»	2,708,421
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	1,240,285	»	1,088,231
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,666,626	»	1,856,757
» Meridionali	»	2,352,420	»	2,401,421
» Venete	»	135,669	»	117,107
» Sarde	»	133,587	»	148,712
Ferrovie diverse	»	293,581	»	316,712
Totale	L.	17,633,332	L.	18,426,184

Si ebbe dunque nell'ottobre 1882 una diminuzione di L. 793,852 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 781,006; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 190,131; le Meridionali di lire 49,001; le Ferrovie diverse di L. 23,131; e le Sarde di lire 15,125. — Aumentarono invece: le Calabro-Sicule di lire 152,054; le Romane di L. 94,926; e le Venete di L. 18,562.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto ottobre 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	79,717,901	L.	79,872,794
Ferrovie dello Stato — Romane	»	26,583,340	»	26,773,609
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	10,019,181	»	9,444,990
» di Società esercìte dallo Stato	»	15,109,003	»	14,956,768
» Meridionali	»	20,237,118	»	20,475,667
» Venete	»	917,117	»	842,761
» Sarde	»	1,187,362	»	1,225,452
Ferrovie diverse	»	2,624,854	»	2,349,901
Totale	L.	156,395,876	L.	155,941,942

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento di L. 453,934 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Calabro-Sicule di L. 574,191; le Ferrovie diverse di lire 374,953; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di lire 152,235; e le Venete di L. 74,356. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 238,549; le Romane di L. 190,269; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 154,893; e le Sarde di lire 38,090. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'ottobre 1881 era di chil. 8,950, nell'ottobre 1882 era di chil. 9,139, come nel settembre; e la lunghezza media, che nell'ottobre 1881 era di chil. 8,804, nell'ottobre 1882 era invece di chil. 8,982. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'ottobre 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	3,414	L.	3,749
Ferrovie dello Stato — Romane	»	1,661	»	1,610
Ferrovie dello Stato — Calabro-Sicule	»	923	»	818
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,782	»	1,985
» Meridionali	»	1,485	»	1,640
» Venete	»	990	»	854
» Sarde	»	343	»	382
Ferrovie diverse	»	895	»	965
Media complessiva	L.	1,950	L.	2,075

Si ebbe dunque nell' ottobre 1882 una diminuzione di L. 125 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 335; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 203; le Meridionali di L. 155; le Ferrovie diverse di L. 70; e le Sarde di L. 39 — Aumentarono invece: le Venete di L. 136; le Calabro-Sicule di L. 105; e le Romane di L. 51.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto ottobre 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 30,473	L. 30,590
	Romane	» 15,776	» 15,917
	Calabro-Sicule	» 7,460	» 7,254
»	di Società esercite dallo Stato	» 16,159	» 15,996
»	Meridionali	» 13,064	» 14,091
»	Venete	» 6,694	» 6,151
»	Sarde	» 3,052	» 3,191
Ferrovie diverse		» 8,002	» 7,833
	Media complessiva	L. 17,412	L. 17,712

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, una diminuzione di L. 300 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 1,027; le Romane di L. 141; le Sarde di L. 139; le Ferrovie dell' Alta Italia di L 117. — Aumentarono invece: le Venete di L. 543; le Calabro-Sicule di L. 206; le Ferrovie diverse di L. 169; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 163.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Da pochi giorni è stata firmata a Berna la Convenzione stipulata fra l'Italia e la Svizzera per regolare il servizio dei rispettivi Ufficii doganali e daziarii riuniti nelle Stazioni internazionali di Chiasso e Luino, ed in quelle intermedie di Maccagno e di Pino, sulla Strada ferrata del Gottardo.

><

Siamo informati che la Direzione delle Strade Ferrate Romane ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le modificazioni proposte all'organico del personale dei Magazzeni, le quali già furono ammesse dal Consiglio d'amministrazione di quelle ferrovie.

><

Abbiamo da Firenze la seguente informazione. Fra la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali e la Ditta Oggioni, Conti e Compagni furono stabiliti, salva l'approvazione governativa, alcuni patti speciali per l' applicazione di una tariffa ridotta pei trasporti di vini ed olii di Barletta, destinati all'estero, pei quali attualmente il Commercio si serve quasi esclusivamente della via di mare.

La nuova tariffa ridotta, la quale avrebbe lo scopo precipuo di attirare alla Ferrovia una parte dei detti trasporti, verrebbe applicata, giusta gli accennati accordi, in via di esperimento e per la durata di un anno, con l'obbligo alla Ditta Oggioni e Comp. di trasportare non meno di 600 carri dei detti prodotti.

È superfluo il dire che siffatta concessione sarebbe estesa a qualsiasi altra Ditta ne facesse richiesta, alle stesse condizioni stabilite per la Ditta Oggioni e Compagni.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici due progetti: uno per opere di consolidamento della ferrovia da Eboli a Potenza, al chil. 94, importante una spesa di L. 35,000; e l'altro per la costruzione di una galleria artificiale al chil. 128.500 della linea medesima, per difendere la ferrovia dai massi che cadono dai ripidi versanti. La spesa prevista per questa galleria è di L. 60,000.

><

La stessa Amministrazione ha rassegnato alla Superiorità il progetto relativo all'ampliamento dei fabbricati pei viaggiatori nelle Stazioni di Contursi e Romagnano lungo la suddetta linea, i cui lavori richiedono una spesa di L. 13,000.

Inoltre dall'Amministrazione medesima è stata presentata al Ministero la proposta per la provvista e collocamento in opera del materiale di armamento e dei meccanismi fissi nel piazzale della Stazione definitiva di Palermo. La spesa è preventivata in lire 510,000.

><

Ci scrivono da Caltanissetta che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha presentato al Ministero il progetto di appalto per la provvista del materiale d'armamento da servire per la galleria di Marianopoli e relative tratte di accesso (lungo la linea di Vallelunga).

La provvista è suddivisa in tre lotti, cioè:

a) tonnellate 609 di rotaie Vignolle in acciaio Bessemer;

b) quintali 200 di compresse a corniera, e quintali 30 di piastrelle d'appoggio nei contro-giunti;

c) quintali 32 di chiavarde, quintali 64 di ramponi comuni, e quintali 16 di ramponi speciali d'arresto nelle compresse.

><

Ci scrivono da Firenze che il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane approvava ultimamente una tariffa locale a piccola velocità relativa ai trasporti di pozzolana destinata all'estero, in quantità di almeno 500 o 1000 vagoni all'anno; secondo la quale verrebbe accordata, sui prezzi della tariffa ora in vigore, una riduzione sufficiente a compensare gli speditori dell' impegno che assumerebbero di trasportare, durante l'anno, una determinata quantità della detta merce. Veniamo ora informati che siffatta tariffa è stata sottoposta all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Il Municipio di Pino sul Lago Maggiore ha fatto istanza al Governo per ottenere che i piroscafi della Impresa fratelli Mangili facciano fermata in quello scalo. La fermata ridonderebbe a grande vantaggio

di quel paese, e noi non possiamo che raccomandare, per un favorevole accoglimento, l'istanza di quel Municipio.

><

Sappiamo che l'Ingegnere-capo del Genio civile di Cuneo è stato nominato dal Ministero dei lavori pubblici Regio Sotto-Commissario per la sorveglianza alla costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

><

Ci scrivono da Aosta che quella Giunta municipale ha deliberato di invocare dal Ministro dei lavori pubblici l'esame del ricorso da essa presentato circa la ubicazione di quella Stazione, facendo ad un tempo istanza perchè siano frattanto sospese le operazioni in corso giusta il progetto approvato dal Governo, e già appaltato per quanto riguarda l'impianto della Stazione medesima.

><

La Camera di commercio di Savona ha instato presso il Ministero di agricoltura e commercio per ottenerne il patrocinio presso quello dei lavori pubblici, affinchè, stante la interruzione della linea da Genova a Ventimiglia. si disponga che le merci provenienti dalla Lombardia e dalla Liguria siano inviate per la linea Acqui-Alessandria, senza aumento di spesa.

La predetta Camera insterebbe poi perchè, nei casi di interruzione di linee, si adottasse sempre una massima conforme alla preaccennata.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha provveduto alla pubblicazione di un' appendice al vigente Regolamento-tariffa sulle linee Meridionali e Calabro-Sicule, affine di coordinare le disposizioni di quel regolamento con quelle del nuovo Codice di commercio.

><

Veniamo informati da Cagliari che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Sarde ha disposto che il treno postale n. 7, che ha origine a Terranova, ritardi la sua partenza fino alle 10 ant. ogni qual volta vi sia ritardo nell'arrivo del piroscafo da Civitavecchia e sia possibile di trasportare col detto treno la posta ed i viaggiatori in arrivo dal Continente.

Qualora poi la dilazione nella partenza del treno 7 non fosse sufficiente allo scopo prefisso, sarà fatto, in servizio dei viaggiatori e della posta che arrivano col piroscafo da Civitavecchia, un treno facoltativo, a condizione però che il numero dei viaggiatori da trasportare non sia minore di 10.

Con tale provvedimento resterà ovviato al grave inconveniente lamentato dal Commercio locale e dai viaggiatori, che dal Continente dovevano recarsi a Cagliari ed ai paesi dell'interno dell'isola, di dover cioè aspettare un'intera giornata a Terranova, ogni qual volta il piroscafo di Civitavecchia era in ritardo,

Di tale inconveniente abbiamo avuto occasione di parlare in altro numero del *Monitore*, ed ora siamo lieti che siasi provveduto ad eliminarlo.

><

Parlando, in un precedente nostro numero, delle condizioni della Stazione d'Asti, abbiamo dichiarato meno esatto il dire che nulla vi fosse stato fatto dopo la sua costruzione, indicando precisamente i lavori di recente eseguiti dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ora un corrispondente di quella città alla *Gazzetta Piemontese*, mentre conferma appieno l'esecuzione dei lavori da noi indicati, osserva però che il *piano caricatore* non fu fatto a vantaggio del pubblico, ma bensì nell'interesse del Ministero della guerra.

A questa sottigliezza del corrispondente novellino rispondiamo che quel piano caricatore, costrutto a spese comuni della Ferrovia e dell'Autorità militare, ha sempre servito e serve tuttora anche al Commercio, e costituisce quindi un notevole miglioramento di quella Stazione.

Del resto, la Stazione d'Asti non si può dire *la più brutta* di tutta la rete, come vorrebbe il suddetto corrispondente; e se non è in tutto conforme ai di lui desiderii, bisogna pure si persuada che l'Amministrazione ferroviaria non ha mai pensato, nè può pensare a fare delle Stazioni monumentali.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano essere approvati i seguenti progetti, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità:

a) Due progetti pel prolungamento dei binarii d'incrociamento nelle Stazioni di Casalduni e Vitulano, sulla linea Foggia-Napoli;

b) Un progetto d'ampliamento e di riordinamento della Stazione di Collegno, lungo la ferrovia da Torino a Modane.

Ha inoltre ritenuto che si possa approvare la variante nella 2ª tratta del tronco Reggio-Villa San Giovanni, della linea Reggio-Castrocucco, e la conseguente modificazione del contratto coll'Impresa Magnani assuntrice dei lavori.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 al 30 dicembre 1882.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di una Stazione presso il fiume Arbia, tra quelle di Siena e di Asciano, nella ferrovia Empoli-Chiusi;

L'ampliamento del fabbricato viaggiatori, ed altre opere di miglioramento, nella Stazione di Calciano-Tricarico, lungo la ferrovia Eboli-Metaponto;

Le travate metalliche occorrenti per ponti e ponticelli lungo il tronco Mestre-San Michele del Quarto, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

Le travate metalliche occorrenti per ponti e ponticelli lungo la ferrovia Carmagnola-Bra;

La costruzione di piani caricatori militari nelle Stazioni di Cavallermaggiore e di Bra, lungo la ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore;

L'esercizio di una tramvia a vapore da Vercelli per Biandrate e Fara a Pratosesia, in provincia di Novara;

La riparazione dei guasti di piena verificatisi nei manufatti dei canali di Paderno e della Martesana, in provincia di Milano;

Il rialzo e prolungamento di sottobanca, con relativo diaframma, nell'argine destro di Po alla Golena Villanova e Carbonarola, in Comune di Carbonara, provincia di Mantova;

E le opere di riparazione e di difesa frontale occorrenti nell'argine destro di Po, al froldo Canton dei Mori, in Comune di Motteggiana, provincia di Mantova.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta del 28 dicembre p. p., prendeva, fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i lavori che appresso:

a) Sistemazione del servizio merci alla Stazione di Riardo;

b) Gettata di blocchi sul fiume Orcia, a difesa della linea Grossetana;

c) Costruzione di alloggio per il personale alla Stazione di Orbetello.

2. Approvava l'impianto di una Scuola pei figli degli impiegati nella Stazione di Orte.

3. Approvava infine l'acquisto di 200 tonnellate ghisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio provvisorio governativo. — La *Gazzetta Uffiziale* del 29 dicembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 24 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la proroga dell'esercizio governativo delle Ferrovie dell'Alta Italia e Romane a tutto dicembre 1883.

Consigli d'amministrazione. — Il Consiglio dei Ministri ha confermato in carica i membri attuali dei Consigli d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e Romane.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. dell'8 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra la regione Camposa sotto Feltre alla destra del torrente Sonna, e Fener sulla sponda destra del torrente Tegorzo, della lunghezza di m. 14,870 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,529,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 88,000, ed in L. 176,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il sudd. Ministero e presso le Prefetture di Belluno e Treviso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia suddetta, compreso tra Fener e Levada, della lunghezza di m. 8,572 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista di ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 885,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro 15 mesi dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 45,000, ed in L. 89,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — Alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bergamo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno, compreso fra la Stazione di Ponte S. Pietro e la sponda sinistra dell'Adda, della lunghezza di m. 9,918.18 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico per l'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 687,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000, ed in L. 70,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Roma-Sulmona. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 92,580.60, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 novembre u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura di n. 35 scambi semplici, completi e relativi crociamenti con cuore capovolgibile in acciaio fuso, occorrenti per lo armamento delle Stazioni nel tronco Tivoli-Mandela della ferrovia Roma-Sulmona, si procederà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 17, presso il suddetto Ministero, al definitivo deliberamento della impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presnnta somma di L. 87,951.57, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 5 dalla data del contratto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 5,000, ed in L. 10,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Succursale dei Giovi. — Il *Commercio* di Genova dice che a giorni si darà principio ai lavori della grande galleria di Ronco. L'Impresa costruttrice ha già posto la sua sede in quel paese.

Ferrovia Padova-Bologna. — Resa possibile la circolazione dei treni anche sulla tratta Arquà-Polesella della linea Padova-Bologna, col 1° corrente venne riattivato, sulla linea medesima, l'intero servizio normale, compreso il trasporto delle merci a grande e piccola velocità.

Tramvie di Napoli. — Scrivono alla *Persev.* da Napoli, 27:

L'altro giorno ho traversato a piedi il nuovo tunnel, quasi compiuto, parallelo alla famosa grotta di Pozzuoli, pel quale la Società dei *trams* ci porrà tra qualche mese in comunicazione con Pozzuoli mediante un *tram* a vapore. È un traforo in gran parte scavato nel vivo tufo, come l'antica grotta, e solo rivestito di fabbrica in qualche punto. È più larga di quella, dovendo servire a due binarii ed ai pedoni. Ha dieci metri di larghezza per dodici di altezza, ed è lungo circa un chilometro. Nel mezzo vi si aprirà un gran pozzo, dal quale, mediante un ascensore (*Lift*), i carrozzoni del *tram* alzeranno o abbasseranno i passeggieri, che abitino la collina del Vomero; riuscendo quel punto del traforo un cento metri sotto la strada che percorre il ciglio della collina sovrapposta, dal Vomero a Posillipo. S'era sparsa la voce che nel traforo fosse stata trovata traccia di catacombe; il che fu motivo della mia visita. Invece, cacciatici in un foro che scende due o tre palmi sotto il piano del traforo, ci trovammo in un cunicolo romano, benissimo conservato e lunghissimo, che è in sostanza quello di cui si sono trovati altri tratti in campagna aperta, e che conduceva le acque del fiume Serino al porto militare di Miseno, dove ancora si può vedere la gran conserva d'acqua chiamata la *Piscina mirabile*. E un cunicoio meraviglioso quello che percorremmo, perchè scavato a traverso l'intera collina di Posillipo, probabilmente senza pozzi, ed in una luce di un metro e mezzo d'altezza per due terzi di metro di larghezza. L'intonaco sembra fatto ora, e nel fondo v'ha due dita d'incrostazione di carbonato di calce, deposito dell'acqua che vi correva.

Tramvia Asti-Canale. — Venerdì, scrive il *Corriere*, ebbe luogo la visita di collaudo della tramvia Asti-San Damiano-Canale.

La Commissione di collaudo era composta del Commissario governativo per le ferrovie, dell'ingegnere del Genio civile governativo, degli ingegneri della Provincia, del rappresentante il Prefetto, e delle rappresentanze dei Comuni interessati.

La intiera linea fu minutamente esaminata, e venne trovata collaudabile non solo, ma fu emesso un giudizio favorevolissimo al concessionario pel modo onde la linea fu costrutta.

Già è arrivata una macchina di maggior potenza, quale trovasi richiesta dalle condizioni speciali di questa tramvia; ed altre due macchine di simile specie sono forse arrivate al momento in cui scriviamo.

Così sarà certo che l'esercizio della linea tramviaria Asti-San Damiano-Canale corrisponderà all'impianto.

Abbiamo pure potuto scorgere che sono già arrivati i vagoni per le merci, e siamo pure lieti di aver conosciuto che il concessionario sig. Berrier Delaleu fra breve porrà in attività il servizio merci, con maggior profitto per lui e per le popolazioni interessate.

Tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 26 dicembre p. p., dichiarò di non approvare il progetto definitivo quale venne presentato dal concessionario della tramvia Torino-Leynì-Castellamonte, rinviandolo onde venga completato e modificaro in conformità alle proposte dell'Ufficio tecnico provinciale;

Prese atto della relazione di collaudo definitivo delle opere eseguite nel tronco di strada provinciale Moncalieri (Borgo Aje)-Poirino, per parte della Società concessionaria delle tramvie, mandando restituirsi la metà della prestata cauzione.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a cominciare dal 1° gennaio corr. il servizio degli abbonamenti annui, semestrali, trimestrali e mensili venne esteso anche alle linee ultimamente apertesi all'esercizio, cioè: Novara-Oleggio-Pino, Pinerolo-Torre Pellice e Vercelli-Mortara-Pavia-Broni, quest'ultima aperta per ora soltanto da Robbio a Stradella.

Nessuna modificazione è apportata nelle attuali norme e condizioni che regolano la concessione e l'uso dei biglietti d'abbonamento; solo si avverte che non sono più accettate a corredo delle domande d'abbonamento, le fotografie su lamine (*ferrotipie*), e nemmeno quelle che avessero già servito per più di due abbonamenti.

— La stessa Direzione annunzia che, in seguito ad accordi stabilitisi colle Amministrazioni ferroviarie interessate, a cominciare dal 1° gennaio corr. la validità dei biglietti in servizio diretto *Italo-Svizzero-Germanico* via Brennero è ridotta *da* 30 *a soli* 10 *giorni*.

Resta inoltre abrogata la disposizione relativa alla distribuzione di un biglietto a tariffa intiera per due ragazzi di età dai 2 ai 10 anni, dovendosi invece d'ora innanzi loro distribuire biglietti soltanto da ferrovia a ferrovia, secondo le disposizioni vigenti su ciascuna pei trasporti dei ragazzi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* dice che il 27 dicembre è caduta presso Wasen una grossa valanga dalla valle di Entschig, coprendo la ferrovia per la lunghezza di circa 60 metri, per cui ora deve aver luogo un trasbordo. Però si spera di riaprire la linea a giorni.

Lunedì notte poi è caduto sul tronco Immensee-Goldau, al di là del *tunnel* di Arth, un grosso macigno, del peso di parecchi quintali, spezzando i binarii; per fortuna, l'accidente venne constatato mezz'ora prima dell'arrivo del convoglio diretto notturno, e segnalato in tempo. Il convoglio venne arrestato mediante razzi d'allarme, e dopo una fermata di parecchie ore, potè continuare la sua strada. Il solerte guardiano della via, che scoperse il pericolo, è certo Knüsel.

Scontro in Germania — Un convoglio proveniente da Deutz ed un altro proveniente da Acquisgzana si sono scontrati al punto d'allacciamento delle linee relative, presso la Stazione di Elberfeld. Si deplorano nove feriti, di cui cinque gravemente.

Tunnel della Manica. — Il *Times* annunzia che le Compagnie riunite del *tunnel* della Manica hanno introdotto nei loro piani primitivi delle modificazioni importantissime, allo scopo di tener conto delle obbiezioni sollevate contro il progetto dal punto di vista della difesa.

La Compagnia del South-Eastern si propone di condurre la linea sotterranea a tre miglia nell'interno, di seguire poscia la valle dell'Alkhan e, per mezzo di una curva, di raggiungere la linea principale della rete da South-Eastern alla Stazione della Scogliera.

Con questa combinazione, l'ingresso del *tunnel* sarebbe posto nel raggio delle fortificazioni di Douvres. Un tronco unirebbe parimenti la linea sotterranea alla ferrovia Londra Cham-Douvres, nella parte superiore di quest'ultima città.

La Compagnia del *tunnel* della Manica, da parte sua, ha rinunziato al suo progetto di porre l'uscita del *tunnel* a Douvres, per ripigliare il suo primitivo progetto, che stabilisce la entrata del *tunnel* a Saint Margaret, nelle vicinanze di Kearsney, a circa tre miglio da Douvres.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Leggesi nel *Fanfulla*:

In qualche telegramma privato si è annunciata la possibilità che la ferrovia Rubattino da Tunisi alla Goletta potesse essere venduta alla Francia, e che fossero corse offerte in proposito.

Faremo notare che la concessione e l'esercizio di quella ferrovia non potrebbero esser cedute senza il beneplacito del Governo italiano, il quale ha garantito un interesse del capitale impiegato.

Sta in fatto però che la Francia, o per dir meglio le Società francesi, cercano di disinteressare gl'Italiani da quelle poche intraprese industriali che hanno colà iniziate. Cospicue offerte furono fatte alla Società sarda per l'esercizio delle miniere argentifere della Tunisia ed altre Società italiane.

Ferrovie belghe. — Il Ministro delle finanze del Belgio ha fatto distribuire ai deputati, in occasione della discussione del bilancio alla Camera, delle tavole illustrative dell'esercizio delle ferrovie.

In una di queste tavole è fatto il paragone dei risultati per periodi quinquennali, dell'esercizio delle ferrovie dello Stato dal 1853 al 1882 e dei risultati previsti pegli anni 1882, 1883 e 1884.

L'eccedente del prodotto netto dell'esercizio sui pesi dei capitali dovuti al Tesoro ed alle Compagnie concessionarie, tenendo conto del *minimum* d'interessi pagati dallo Stato alle Società ferroviarie, è stato: dal 1853 al 1857, di fr. 2,088.573.33; dal 1858 al 1862, di fr. 4,286,738.34; dal 1863 al 1867, di fr. 3,953,222.36; dal 1868 al 1872 di franchi 3,987,809.36

A datare dal 1873, non v'è più eccedenza, ma una deficienza. Dal 1873 al 1877, essa fu di franchi 6,352,592 87; dal 1878 al 1882, di fr. 4,061,014.95.

Nel 1882 la deficienza sarà di fr. 7,920,300; nel 1883 di fr. 10.804,500.

Convien notare che questo quadro fu compilato considerando la ferrovia come sgravata da ogni ammortamento di capitale d'impianto; e ne risulta che, se sussistesse la tesi dell'ammortamento obbligatorio, alla differenza media di 13 milioni tra le entrate dal 1853-1857 al 1881, bisognerebbe aggiungere altri 7 milioni circa.

Ferrovie russe. — Telegrafano alla *Neue Freie Presse* che i lavori di terra per le nuove linee strategiche russe, che traversano la Polonia russa fino al confine della Galizia e della Bucovina, sono già terminati, e che si stanno già collocando le rotaie.

Il Governo russo ha negato la concessione ad una Società, che voleva costruire una strada ferrata che avrebbe messo capo alla strada prussiana di Posen.

Notizie Diverse

Provvedimenti per le inondazioni. — La *Gazz. Uff.* del 30 dicembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 27 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la

legge, approvata dal Parlamento (e da noi già riferita) per provvedimenti straordinarii in seguito delle inondazioni dell'autunno 1882.

Acquedotto Galliera in Genova. — La Società dell'Acquedotto De Ferrari-Galliera, concessionaria delle acque del Gorzente per uso potabile ed industriale nella città di Genova e nei Comuni di Val Polcevera, avendo ultimato la sua condotta principale e le diramazioni nella parte superiore della città, immetterà in questi giorni una parte delle sue acque nella condotta stessa, la quale ha uno scarico in apposita vasca costrutta in piazza Manin.

La Società è quindi in posizione di poter distribuire l'acqua lungo la condotta principale e le suddette diramazioni.

Ed onde corrispondere alle richieste dei proprietarii ed industriali, sta attivando con tutta alacrità la posizione in opera delle diramazioni nelle altre parti della città, per potere in breve tempo soddisfare al sentito bisogno di una maggior copia d'acqua ad uso potabile ed industriale.

Associazione per le caldaie a vapore. — Leggesi nel *Sole*:

Il 26 dicembre p. p., nelle sale del Circolo industriale e commerciale di Milano, ebbe luogo l'annunciata riunione degli aderenti alla detta Associazione, la quale venne definitivamente costituita coll'approvazione dello statuto e colla nomina del Consiglio direttivo nelle persone dei signori: cav. Giuseppe Gavazzi, barone comm. Eugenio Cantoni. Ernesto De Angeli, ing. cav. Edoardo Brambilla, ingegnere cav. G. B. Pirelli, prof. comm. Giuseppe Colombo, ed ing. Palamede Guzzi.

Nella stessa riunione venne pure deliberato che l'Associazione abbia principio col 1° gennaio 1883, e che la tassa di ammissione, stabilita in L. 25 per ciascun socio, debba essere versata entro la prima quindicina di gennaio, come da circolare che verrà diramata.

Fra i soci figurano i nostri principali industriali; il numero delle caldaie iscritte sorpassa già le 350, il che ci affida che l'Associazione possa fin d'ora ripromettersi una esistenza prospera e sicura. Non dubitiamo, del resto, che, come è accaduto all'estero, dove molte istituzioni analoghe ebbero principii più umili che non la testè sorta Associazione milanese, il numero dei soci andrà rapidamente crescendo. I nostri industriali non mancheranno, infatti, di convincersi ben presto dei vantaggi che ponno loro derivare dall'esistenza di siffatta istituzione, sia dal punto di vista della migliore utilizzazione del combustibile e del vapore, sia da quello della sicurezza ottenuta, senza assoggettarsi alle visite periodiche dei periti governativi, proposti nel progetto di legge che il Ministero sottomise al Consiglio dell'industria e del commercio. Speriamo poi che il primo risultato della costituzione della nuova Associazione abbia ad essere l'abolizione, tante volte reclamata, del regolamento austriaco del 1854, ancora vigente nelle provincie Lombardo-Venete, dove costituisce un vero anacronismo, essendo già abolito nella stessa Austria fino dal 1871.

Nomina. — Il comm. Emanuele Artom è stato promosso a Direttore generale dei ponti e strade presso il Ministero dei lavori pubblici, in surrogazione al commendatore Vincenzo Danna, nominato Consigliere di Stato.

Tariffa telegrafica. — La Direzione generale dei telegrafi porta a conoscenza del pubblico che, in applicazione della legge 5 luglio 1882, n. 880 (serie 3ª), a partire dal 1° corr. la tariffa telegrafica interna venne modificata nel modo seguente:

1. È ridotta da 10 a 5 centesimi la tassa delle parole oltre le prime 15 pei telegrammi ordinarii.

2. È ridotta da L. 5 a L. 3 la tassa dei telegrammi urgenti semplici (15 parole), e da 50 a 15 cent. la tassa delle parole eccedenti.

3. È soppressa la tassa semaforica di 20 cent. per le parole oltre le prime 15, rimanendo così la tassa stessa fissata a L. 2, qualunque sia la lunghezza del telegramma.

4. È fissato un diritto di cent. 5 pel rilascio d'ogni ricevuta di telegramma privato, che venisse richiesta dal mittente.

5. Le tasse dei telegrammi possono essere pagate mediante francobolli postali, che sono del valore di L. 2, centesimi 50, 40, 30, 25, 20, 10, 5, 2 e 1. Quelli di cent. 50 saranno posti in vendita in brevissimo tempo.

— E la Direzione generale delle Poste reca a cognizione del pubblico che, in dipendenza della legge 5 luglio 1882, n. 880 (serie 3ª), sulla riforma della tariffa telegrafica, gli Uffizii di posta, a cominciare dal 1° gennaio 1883, sono autorizzati ad accettare dai mittenti dei *vaglia telegrafici* l'aggiunta di alcune parole al testo del telegramma.

La tassa telegrafica del vaglia medesimo rimane l'attuale di una lira: e quella per ognuna delle parole da aggiungersi è fissata in cent. 5.

Inoltre la tassa *d'urgenza* per la precedenza sui telegrammi ordinarii è ridotta da L. 5 a L. 3, e quella per ogni parola aggiunta dal mittente al testo dei vaglia telegrafici *d'urgenza* è stabilita in cent. 15.

Per evitare ogni contestazione, le parole che si vogliono inviare in aggiunta al testo del vaglia saranno scritte sul nuovo modello del vaglia stesso dal mittente, nello spazio appositamente destinatovi.

Siccome però questi nuovi modelli non verranno messi in uso che dopo ultimati gli attuali, così provvisoriamente le parole da aggiungere saranno scritte dal mittente sopra separato foglietto da rilasciarsi all'Uffizio postale.

Se i mittenti non si presentassero in persona all'Uffizio di posta o fossero illetterati, le parole da aggiungersi dovranno essere scritte preventivamente sopra un foglio a parte, anche dopo che saranno in uso i nuovi modelli dei vaglia.

Dalle parole che il mittente potrà aggiungere, sono escluse quelle relative al di lui nome e cognome, perchè già comprese nel testo del telegramma di avviso.

Si avverte in fine che le due Amministrazioni delle poste e dei telegrafi non assumono responsabilità per gli errori che potrebbero verificarsi per parte del telegrafo nella trasmissione dei vaglia.

Francobolli per telegrammi. — La *Gazz. Uff.* del 30 dicembre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 17 mese stesso, controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli:

Veduta la legge del 5 luglio 1882, n. 880 (serie 3ª);

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. A cominciare dal 1° gennaio 1883, i mittenti dei telegrammi potranno pagare le tasse afferenti ai medesimi per mezzo di francobolli postali applicati sul foglio sul quale è scritto il telegramma.

Art. 2. Gli Ufficii telegrafici non venderanno francobolli I mittenti che intenderanno servirsi di francobolli per l'affrancamento dei loro telegrammi, dovranno procurarseli ed attaccarli essi stessi sul telegramma.

Art. 3. Le tasse d'ogni telegramma, sia quella principale, sia quella corrispondente a servizii speciali di risposta pagata, collazionamento e simili, dovranno essere pagate, o completamente in numerario, o completamente con francobolli.

Art. 4. A comodità del pubblico, saranno, nelle città principali, stabilite delle buche o cassette per depositarvi i telegrammi affrancati con francobolli.

Art. 5 I telegrammi insufficientemente affrancati con francobolli, che venissero trovati nelle cassette, non saranno trasmessi. Se il mittente avrà scritto in calce al telegramma il proprio indirizzo, il telegramma gli sarà rinviato colla indicazione della causa del rinvio e della tassa esatta di esso. Lo stesso si praticherà per i telegrammi che non potessero essere trasmessi per inosservanza delle norme regolamentari del servizio.

Art. 6. Ove il valore dei francobolli applicati ad un telegramma speciale sia inferiore alla tassa del telegramma, ma sia uguale o superiore alla tassa principale di esso, il telegramma sarà considerato come ordinario e trasmesso

come tale, a meno che si tratti di un telegramma multiplo, nel qual caso il telegramma non sarà trasmesso e vi si applicherà il disposto dell'articolo precedente.

Art. 7. Quando ad un telegramma fossero applicati dei francobolli per un valore superiore alla tassa del medesimo, compreso il caso preveduto nell'articolo precedente, la differenza sarà restituita in seguito a domanda dell'interessato.

Riscossioni della Regia dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato, nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 dicembre, lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di novembre 1882, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1881, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di novembre 1882	L.	12,639,049 52
» » 1881	»	12,100,536.55
Differenza in più nel 1882	L.	538,512.97

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di novembre furono come segue:

Nei primi 11 mesi del 1882	L.	133,803,786.89
» 1881	»	129,008,779.39
Differenza in più nel 1882	L.	4,795,007 54

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di novembre la seguente somma:

	Mese di novembre			Dal 1° gennaio.	
Anno 1882.	L.	864,248.60	Anno 1882.	L.	8,893,121.26
» 1881.	»	823,356.95	» 1881.	»	8,437,430,55
In più	L.	40,891.65	In più	L.	455,699.71

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii rimasero nella scorsa settimana, come al solito, quasi tutti dimenticati e stazionarii nei loro corsi abituali. L'eccezione è fatta per le Azioni della Società delle Meridionali, le quali ebbero qualche denaro effettivo a 462 in principio, poi chiusero a 461.50 per fine gennaio.

Invariate pure le Obbligazioni relative a 272.50; i Boni a 542. Le Sarde, serie A, si quotarono a 267; la serie B a 270, la serie C a 267. Le Palermo-Trapani, prima emissione, a 270; la seconda a 266.

Le Pontebbane a 426; le Centrali Toscane a 456; le Meridionali austriache a 291.50; le Azioni Ferrovie Romane a 112.

Parigi negoziò le Azioni Lombarde a 295; le Obbligazioni a 288.50 e 299; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 278; le Azioni Ferrovie Romane a 109.50.

ESTRAZIONI

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui — 13ª estrazione delle Azioni (Anno XV), eseguitasi in seduta pubblica il 21 dicembre 1882, rimborsabili in L. 500, dal 13 gennaio 1883, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 51 al 60 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostituita da un' Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 54 Azioni estratte.

139	160	247	304	374	444	495	497	515	527	660
726	771	850	871	1098	1205	1308	1382	1517	1558	2270
2354	2492	2716	2799	2805	2827	2912	3263	3324	3598	3675
3833	3845	3912	4289	4323	4364	4404	4448	4512	4988	5190
5329	5672	6388	6680	7024	7270	7277	7495	7786	7804.	

Società anonima della Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia — 7ª estrazione delle Azioni (Anno II), eseguitasi in seduta pubblica il 21 dicembre 1882, rimbarsabili in L. 420, dal 13 gennaio 1883, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi nn. 22 al 74 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostituita da un' Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 90 Azeoni estratte.

Cartelle	Azioni	Cartelle	Azioni
081	dal 801 al 810	711	dal 7101 al 7110
273	» 2721 » 2730	715	» 7141 » 7150
318	» 3171 » 3130	732	» 7311 » 7320
554	» 5531 » 5540	867	» 8661 » 8760
567	» 5661 » 5670		

Società anonima delle Ferrovie del Monferrato — 19ª estrazione per l' ammortizzazione delle 2932 Obbligazioni emesse dai varii Comuni interessati nella costruzione della Ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria.

Tabella delle 148 Obbligazioni estratte in seduta pubblica il 26 dicembre 1882, per ordine progressivo.

14	43	78	100	115	137	148	156	172	203
241	242	253	268	275	343	418	420	449	459
471	474	506	524	556	561	593	611	613	621
634	639	688	756	790	802	824	849	862	868
915	914	930	1000	1053	1068	1097	1112	1114	1154
1169	1175	1204	1284	1305	1325	1393	1461	1464	1547
1548	1606	1620	1631	1633	1634	1643	1716	1761	1785
1825	1828	1848	1877	1836	1893	1900	1923	1935	1946
1951	1953	1984	2018	2020	2057	2065	2096	2000	2100
2126	2139	2143	2146	2162	2202	2209	2212	2213	2271
2278	2295	2312	2335	2364	2383	2388	2411	2418	2435
2456	2464	2465	2489	2525	2529	2554	2555	2556	2573
2578	2581	2589	2637	2639	2681	2694	2699	2715	2725
2727	2748	2776	2784	2787	2806	2819	2831	2840	2845
2852	2853	2858	2866	2879	2887	2892	2927		

Le suddette Obbligazioni cessarono di fruttare col 31 dicembre 1882, ed al 2 gennaio corr. avrà luogo il rimborso in L. 500, mediante ritiro di esse, munite dei vaglia non maturi al pagamento. Detto rimborso verrà effettuato dalla Ditta U. Geisser e Comp., Torino.

CONVOCAZIONI.

Società delle Miniere di rame di Poggio Alto — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 17 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 30), per comunicazioni della Presidenza, per approvazione del bilancio 1882, per rapporto della Commissione speciale per combinazioni e proposta di scioglimento della Società, e nomina in tal caso dei liquidatori.

Società anonima della tramvia Pinerolo-Perosa Argentina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corr. in Pinerolo (Stazione sociale), per la relazione sommaria del Consiglio d' amministrazione e conto consuntivo 1882, e per la nomina di 4 amministratori e 3 revisori di conti.

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 29 corr. in Napoli, sede sociale (strada Medina, 24), per ratifica di Convenzione finanziaria, per aumento del capitale e modificazioni allo statuto sociale, e per comunicazioni del Consiglio.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società Ligure-Lombarda per la raffinazione degli zuccheri — Dal 1° corr. si pagano agli azionisti gl' interessi semestrali a tutto dicembre 1882, in lire 7.50 per Azione, contro presentazione della cartella N. 20: in Genova, presso la Cassa sociale (via S. Luca, 4); in Milano e Roma. presso le Banche autorizzate.

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Dal 2 corr. si paga agli azionisti il 2° acconto del dividendo per l' esercizio 1882, in L. 3.43 75 per Azione, contro la cedola N. 22. Pagamento a Padova e Venezia, presso la sede sociale; a Milano e Genova, presso le Banche autorizzate.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 2 corr. si pagano agli azionisti, dietro

presentazione del *coupons* N. 3, L. 6 per Azione, cioè L. 3.75 per interesse 2° semestre 1882 per le Azioni liberate del 5° decimo, e L. 2.25 per acconto al dividendo 1882. Pagamento presso la sede sociale in Padova (via Eremitani, 3306).

Società delle Ferriere italiane — Dal 3 corr., verso presentazione delle ricevute provvisorie, si pagano gli interessi 5 0[0 sulle L. 125 versate, cioè L. 3.12 1[2 per Azione: in Roma, alla sede centrale (Banca Generale); in Firenze, Genova, Milano e Trieste, presso le Banche autorizzate.

Società italiana per condotte d'acqua — Dall' 8 si pagheranno agli azionisti gl' interessi del 2° semestre 1882 in L. 6.25 per Azione, verso presentazione della cedola n. 4: in Roma, presso la sede sociale (piazza Montecitorio, 121); in Torino, Parigi e Lione, presso le Banche autorizzate.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

L' 8 corr., presso la Deputazione provinciale di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della novennale manutenzione della strada provinciale della Riviera di ponente dal Malpasso al Capo Rollo, della lunghezza di m. 40,332, sull' annuo canone di L. 18,311.11, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 7,000 in numerario o biglietti di Banca.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si procederà al definitivo deliberamento della novennale manutenzione della strada provinciale della Riviera di ponente, dal torrente Leirone al Malpasso, della lunghezza di m. 35,051, sull' annuo canone di L. 22,128.64, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 9,000 come sopra.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione: 1° di una strada carreggiabile da Sarbia a Monte Albano, per l' importo di L. 108,000; 2° di un forte sul detto Monte, nonchè di una spianata sulla sommità di Monte Isola, colle rispettive strade d' accesso, per l' importo di L. 1,600,000; e quindi per l' importo complessivo di L. 1,708,000. Lavori da compiere, il primo entro 500 giorni, ed il secondo entro 360 dalla consegna. Deposito cauzionale pel primo lavoro L. 10,800; e pel secondo L. 160,000, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Trecastagni (prov. di Catania), si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di ribasolamento dei primi 3 tronchi della strada principale interna, per il presunto importo di L. 63,650.62. Deposito interinale L. 1,509, cauzione definitiva L. 3,000, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale detta del Taloro, dall' abitato d' Olzai alla strada nazionale presso Sarule, della lunghezza di m. 7,580, per il presunto importo di L. 80,872.70. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 5,300 in valuta legale, cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 12 corr., presso la Prefettura di Bologna, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di alzamento ed ingrossamento dell' arginatura destra e sinistra del Reno, pel tronco compreso fra il Passo delle Monache e lo sbocco del torrente Samoggia, nei Comuni di Argile e Sala Bolognese, sull' importo di L. 61,390.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito L. 3,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto dei lavori di compimento del fabbricato pel Ministero della guerra nella via Venti Settembre in Roma, sull' importo di L. 3,144,750, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Capua, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al 20° per l' appalto della costruzione di una strada militare al monte Conca presso Gaeta, sull' importo di L. 48,750, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo,

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Lesina (prov. di Foggia), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di riordinamento delle strade interne, sull' importo di L. 102,251.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 6,532.78, cauzione definitiva L. 13,065.56, ambidue in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Il 16 d.° mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la milliaria 61 ed il ponte S. Marco, della lunghezza di m. 17,600, per la presunta annua somma di L. 16,060. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il vallone Pirillo ed il vallone Tico di Nanna, della lunghezza di m. 5,017.46, per la presunta somma di L. 205 900. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Bologna, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di difesa di un tratto della strada provinciale di Porretta, nelle ruine di Lissano, Comune di Vergato, per il presunto importo di L. 20,878.79. Lavori da eseguire entro 40 giorni. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,000 in contanti o rendita D. P., oltre L. 750 per spese d' asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Potenza, si terra un' asta per l' appalto della costruzione del tronco della stradà nazionale Sapri-Jonio, compreso fra l' abitato di Latronico ed il villaggio di Calcinara, della lunghezza di chil. 8.635, per la presunta somma di L. 188.000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Coraci all' Angitola, compreso fra il Ponte Mastro Ella ed il ponte Angitola, della lunghezza di m. 26,375, per la presunta annua somma di lire 11,000. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Montelavano e Nicosia. della lunghezza di m. 18,620.30, per la presunta annua somma di L. 13,050. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da S.ª Caterina a Siracusa e Noto, compreso fra Siracusa ed il Ponte Passomarino, della lunghezza di m. 57,390, per la presunta annua somma di L. 21,020. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva come sopra.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Taverna di Cerchio a Barrea, compreso fra gli abitati di Barrea ed Alfedena, della lunghezza di m. 10,058.36, per la presunta somma di L. 126,990. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal 3 ai 9 dicembre* 1882.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	517,546.45	327.56
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	440,729.76	301.87
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 76,816.69	+ 25,69
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,548.59	23,180,582.95	14,968 83
Introiti corrisp. nel 1881	1,450.08	23,282,859.88	16,056 26
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 98.51	— 102,276.93	-1,087.43
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	260,005.85	194.32
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	241,489.73	182 39
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 18,516.12	+ 11.93
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	11,482,588.32	8,581.90
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,299.05	10,686,203.96	8,226.17
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 38.95	+ 796,384.36	+ 355.73

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI. chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,784,07	12,637,04	9,060,68
Piccola Velocità	8,334,05	396,23	4,534,32
Totali . . .	37,118,12	13,033 27	13,595,00

Strade Ferrate Romane

40ª Settimana — *Dal 1 al 7 ottobre* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	685,323.39	21,194.96
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	635,619.37	19,716.20
Differenza (in più . . .	5	49,704.02	1,478.76
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,683.192	24,465,316.43	18,947.50
Periodo corr. 1881	1,681.000	24,701,407.37	19,155.29
Aumento	2,192	—	—
Diminuzione	—	236,090.94	207.79

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1° maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di agosto 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,660.91	36,308.79	4,867.62	50,837.35
Bagagli e cani . .	160.84	792.55	207.13	1,160.52
Merci a grande vel.	870.11	5,639.94	574 89	7,084.94
Merci a piccola vel.	10.688.10	30,654.19	4,916.34	46,258.63
Introiti diversi . . .	550.49	798.40	346 86	1,695.75
Totale . . .	21,930.48	71,193 87	10,912 84	107,037.19

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXVI di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXV sorteggio*, avvenuto il 2 ottobre scorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, 19 dicembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de décembre 1882:

Histoire. — La piraterie musulmane dans la Méditerranée.

Ethnographie. Mœurs. — La naissance, le mariage, la mort chez les Chinois.

Variétés littéraires. — L'influence littéraire du télégraphe électrique.

Miscellanées. Nouvelles. — I Une brèche à la discipline — II. La mine du colonel — III Le pudding de Noël, par George R. Sims.

Littérature espagnole. Biographie. — Perez Galdos et son œuvre.

Économie sociale. Finances. Administration. — La liste civile en France.

Colonisation. Voyages. — Le Sénégal.

Esthétique. Beaux-arts. — Le couronnement de l'Arc de triomphe et la destruction des Tuileries — Maximes Chinoises — Poésies — Chronique scientifique.

Correspondance d'Orient. — La comédie pharaonique — L'envers de la toile — La conscience du fellah — Les sectes — Un double danger — L'ère des difficultés pour l'Angleterre — Madagascar et les avantages de sa situation — Russie: la question slave, la question polonaise — Stamboul: misère et conspirations.

Correspondance d'Amérique. — Effet merveilleux des élections d'automne — La revision du tarif prochain — Message du président Arthur — Embarras des richesses — La loi du dimanche à New-York — Tempête électrique — Le passage de Vénus — La statue de la Liberté — Un roman posthume de Hawthorne — Nouvelles artistiques.

Correspondance d'Italie. — Discours de la couronne — Les tendances dynastiques — Reprise gallophobe — Les complots romanesques du *Voltaire* — Le contre-coup des troubles de Montceau et la mission de M. de Giers en Italie — Le port de Tarente — Les jalousies de l'Angleterre — L'incident Falleroni — L'incident Martinucci — Le centenaire de Virgile — Les santonniers de Marseille.

Correspondance d'Allemagne — Echec au vice-roi — L'histoire de l'Allemagne au dix-neuvième siècle — Qu'est-ce que la psycho-physique? — Mesure de la sensibilité — La littérature de Noël et les jeux — Les fusées du crayon — De Berlin à Dantzig en 1773 — Les *Feuilles volantes* (Fliegende Blätter) — Nécrologie: le musicographe Nottebohm.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola XXV (Coupon) di L. 12.50

delle Azioni vecchie per il semestre d'interesse scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» **Ginevra** i sigr. [illegible] Bonna e C.
» **Londra** id. [illegible] Baring Brothers e Comp.

} al cambio che sarà ulteriormente stabilito.

Parimenti al 1° Gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le **Azioni estratte al 13.° Sorteggio** del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'Art. 54 degli Statuti Sociali.

Ai portatori di Certificati interinali di Azioni di nuova emissione (1881) liberate, sarà inoltre pagata in L. 11.25 la Cedola N. 3 per il semestre interessi 5 0[0, scadente a detta epoca, sul complessivo importo dei versamenti in L. 450 a saldo.

Firenze, 19 dicembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate dell' Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l' affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1.° marzo 1883, dei locali ad uso

CAFFÈ e BUFFET nella Stazione di Pietrasanta

alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d' oneri ed Avviso al Pubblico, visibili presso la Stazione di Pietrasanta e presso la 3.ª Divisione del Traffico delle Strade Ferrate suddette in Firenze.

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione ha l' onore di rammentare ai signori azionisti che, conforme agli statuti sociali, l' assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi, devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1883.

Pep conseguenza i signori azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell' epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pom.:

In *Firenze*, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
In *Torino*, id. id.
In *Roma*, id. id.
In *Genova*, id. id.
In *Genova*, presso la Cassa generale.
In *Genova*, presso la Cassa di sconto.
In *Milano*, presso la Banca di credito italiano.
In *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno pel quale sarà convocata l' assemblea a Firenze.

Firenze, 7 dicembre 1882.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 10 gennaio 1883. N. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest'Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l'importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1881

(Continuaz. — V. n. 52 del 1882).

Il capo II dei *Cenni sui diversi Servizii delle reti principali*, contenuti nell'ultima parte della Relazione statistica dell'on. Valsecchi, riguarda il Servizio di *Materiale e Trazione*.

Il materiale mobile entrato in servizio e postone fuori durante il 1881, si rileva dal seguente prospetto:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	entrate in servizio	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento o diminuzione	entrate in servizio	demolite, vendute o messe fuori servizio	aumento o diminuzione	entrati in servizio	demoliti, venduti o messi fuori servizio	aumento o diminuzione
Alta Italia	49	»	+49	50	1	+49	666	4	+662
Romane	10	3	+ 7	7	1	+ 6	708	14	+694
Meridionali ...	5	»	+ 5	»	»	»	608	»	+608
Calabro-Sicule	12	»	+12	10	»	+10	211	14	+197
Sarde	6	»	+ 6	31	»	+31	115	3	+112
Totali..	82	3	+79	98	2	+96	2308	35	+2273

La ripartizione tra le officine nazionali ed estere del materiale entrato in servizio nel detto anno rilevasi dal seguente quadro:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio	Officine nazionali	Officine estere	Totale entrato in servizio
Alta Italia	10	39	49	46	4	50	616	50	666
Romane..........	1	9	10	7	»	7	708	»	708
Meridionali	»	5	5	»	»	»	2	606	608
Calabro-Sicule ..	12	»	12	10	»	10	211	»	211
Sarde	»	6	6	31	»	31	22	93	115
Totali	23	59	82	94	4	98	1559	749	2308

Il materiale mobile in costruzione al 31 dicembre 1881 rilevasi dal quadro seguente:

INDICAZIONE DEL MATERIALE	ALTA ITALIA	ROMANE	MERIDIONALI	CALABRO-SICULE	SARDE
Macchine locomotive.					
Locomotive a ruote libere . . .	»	»	»	»	»
Id. a 2 assi accoppiati . .	15	15	8	»	»
Id. a 3 assi accoppiati . .	21	17	»	»	»
Id. a 4 assi accoppiati . .	4	»	»	»	»
Id. tender	»	»	7	»	»
Totali . . .	40	32	15	»	»
Vetture da viaggiatori.					
Vetture-saloni, break, ed a letto .	»	4	1	»	»
Id. di 1ª classe	49	»	»	5	»
Id. miste di 1ª e 2ª classe . .	41	15	39	15	»
Id. di 2ª classe	10	»	»	»	»
Id. miste di 2ª e 3ª classe . .	»	»	»	»	»
Id. di 3ª classe	19	»	40	30	»
Totali . .	119	19	80	50	»
Vagoni da merci, bestiame e diversi					
Bagagliai	45	60	12	»	»
Vagoni coperti	395	196	100	260	»
Id. scoperti	433	1	100	20	»
Id. diversi	»	6	»	»	»
Totali . . .	873	263	212	280	»

Il detto materiale in costruzione è così ripartito tra le officine nazionali ed estere:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine			Officine			Officine		
	nazionali	estere	Totale	nazionali	estere	Totale	nazionali	estere	Totale
Alta Italia ……	8	32	40	119	»	119	873	»	873
Romane ………	23	9	32	19	»	19	263	»	263
Meridionali ……	»	15	15	»	80	80	12	200	212
Calabro-Sicule..	»	»	»	50	»	50	280	»	280
Sarde …………	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totali……	31	56	87	188	80	268	1428	200	1628

Omettiamo le indicazioni parziali delle officine nazionali ed estere, a cui si riferiscono le suddette cifre; ma dobbiamo aggiungere che, durante il 1° trimestre del 1881, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia continuò a servirsi dei 500 carri ungheresi e delle 10 locomotive da merci della Staatsbahn, che teneva a nolo sino dal 1880. Nel 2° e 3° trimestre, l'Amministrazione medesima non usufruì che di 300 dei detti carri, avendone ceduti 200 alla Società delle Strade ferrate Meridionali.

Per mettersi poi in grado di far fronte alle crescenti esigenze del traffico, le nostre Amministrazioni non mancarono di commettere nuovo materiale, di cui una parte è già entrata in servizio nel 1882, come rilevasi dalla seguente situazione del materiale medesimo in costruzione od in servizio al 1° luglio d. a.

INDICAZIONE delle linee e del materiale	Quantità in servizio al 31 dicembre 1881	Quantità in servizio al 1.o luglio 1882	Aumento al 1.o luglio 1882	In costruzione al 1.o luglio 1882	TOTALE in servizio e costruzione al 1 o luglio 1882
Macchine locomotive.					
Alta Italia ………	802	825	23	76	901
Romane………	262	272	10	30	302
Meridionali ………	231	246	15	20	266
Calabro-Sicule ……	146	146	»	12	158
Sarde ………	28	28	»	4	32
Totali……;…	1,469	1,517	48	142	1,659
Vetture da viaggiatori.					
Alta Italia ………	2,269	2,312	43	153	2,465
Romane………	907	918	11	204	1,122
Meridionali ………	645	710	65	27	737
Calabro Sicule ……	490	540	50	»	540
Sarde ………	96	96	»	»	96
Totali……	4,407	4,576	169	384	4,960
Vagoni da merci e bestiame.					
Alta Italia ………	15,569	16,187	618	1,190	17,377
Romane………	4,433	4,597	164	60	4,657
Meridionali ………	3,965	4,165	200	12	4,177
Calabro-Sicule ……	1,796	1,907	111	289	2,196
Sarde………	403	403	»	»	403
Totali………	26,166	27,259	1,093	1,551	23,810

Il detto materiale mobile in costruzione al 1° luglio 1882 era poi così ripartito tra le officine nazionali ed estere:

INDICAZIONE delle FERROVIE	LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
	Officine			Officine			Officine		
	nazionali	estere	Totale	nazionali	estere	Totale	nazionali	estere	Totale
Alta Italia ……	19	57	76	153	»	153	1190	»	1190
Romane ………	27	3	30	204	»	204	60	»	60
Meridionali ……	»	20	20	»	27	27	12	»	12
Calabro-Sicule..	»	12	12	»	»	»	289	»	289
Sarde …………	»	4	4	»	»	»	»	»	»
Totali….	46	96	142	357	27	384	1551	»	1551

Il numero medio d'individui autorizzati regolarmente a condurre le locomotive fu di 855 sulle ferrovie dell'Alta Italia e di 271 sulle Romane. Di questi, 663 per l'Alta Italia e 220 per le Romane erano macchinisti effettivi: gli altri erano fuochisti funzionanti da macchinisti più o meno secondo il bisogno. In media, sulle ferrovie dell'Alta Italia erano giornalmente in servizio 690 guidatori di locomotive, ognuno dei quali effettuò la percorrenza media annua di 39,464 chilometri.

Nel 1881 le scuole degli allievi-fuochisti, destinate ad avviare i giovani nella carriera del macchinista, furono frequentate da 140 individui per l'Alta Italia, compresi 20 militari della brigata Ferrovieri, e da 35 per le Romane. Per l'Alta Italia, 134 allievi si presentarono agli esami, e 116 li superarono felicemente; per le Romane, se ne presentarono 31, dei quali 21 ottennero l'idoneità.

Sulle ferrovie dell'Alta Italia vennero iniziati gli studii per l'applicazione dei freni continui Westinghouse e Smith Hardy al materiale mobile, studii tuttora in corso, come fu già annunciato nel *Monitore;* e venne esperimentato con buon risultato il sistema di riscaldamento delle vetture mediante scaldini ripieni di acetato di soda (sistema Ancelin), di cui si è pure parlato più volte nel nostro giornale.

Per le altre reti, mancano i dati statistici relativi.

— Il capo III riguarda il *Movimento e servizio commerciale*, in rapporto al *traffico*, agli *orarii*, ai *ritardi* ed *accidenti*, ai *reclami* e *litigi*, alle *tariffe* ed ai *servizii cumulativi*.

Quanto al *traffico*, leggiamo che anche nel 1881 si ebbe un aumento in confronto degli anni precedenti, e quindi un aumento d'introiti. Però ciò non portò aumento nella percorrenza dei treni, fuorchè sulle ferrovie dell'Alta Italia, giustificato dalla circostanza della Esposizione nazionale di Milano; e sulle Calabro-Sicule, dovuto al riordinamento generale degli orarii di questa rete, in seguito dell'apertura all'esercizio dei tronchi Potenza-Calciano, che riunì la linea di Potenza con la Jonia, e Canicatti-Bivlo-Caldare, che riunì le linee orientali colle occidentali di Sicilia: apertura avvenuta sul cadere del 1880.

Tale percorrenza rilevasi dal seguente specchietto:

RETI	Percorso dei treni 1880	Percorso dei treni 1881	Percorso medio per chilometro 1880	Percorso medio per chilometro 1881
Alta Italia	18,752,439	19,797,122	5,236	5,522
Romane	6,651,932	6,651,058	3,976	3,975
Meridionali	5,484,384	5,598,737	3,798	3,802
Calabro-Sicule . . .	2,982,417	3,743,306	2,527	2,888
Sarde	516,232	655,596	1,799	1,712

Se poi si considera la percorrenza dei soli treni con viaggiatori in rapporto a quella dei viaggiatori sulle ferfovie suddette, si rileva che, ad eccezione delle Sarde, la percorrenza dei viaggiatori crebbe in ragione più forte di quella dei treni, specialmente sulle ferrovie Romane e Calabro-Sicule; e quindi, sotto questo aspetto, devesi constatare un qualche miglioramento nel servizio. Infatti, il numero medio dei viaggiatori per treno-chilometro, che nell'anno 1880 fu di 66 sulle ferrovie Romane e di 36 sulle Calabro-Sicule, nel 1881 ascese a 69 sulle prime ed a 40 sulle seconde. E se ci riferiamo ai dati degli anni 1878 e 1879, si scorge che un miglioramento in tal senso si ebbe anche sulle reti dell'Alta Italia e Meridionale. Per le ferrovie Sarde, la diminuzione nel numero medio dei viaggiatori per treno-chilometro, verificatasi nel 1881, sembra in gran parte dovuta alla istituzione di un nuovo treno in provincia di Sassari.

Tuttavia non poco resta ancora a fare perchè vengano meglio utilizzati i treni dei viaggiatori; ed a ciò hanno già rivolto la loro attenzione le nostre Amministrazioni ferroviarie, affine di ottenere che cresca il rapporto fra il numero dei posti utilizzati in ogni vettura e quello dei posti disponibili, sembrando che tale rapporto si mantenga troppo basso nelle nostre ferrovie, come appare dal seguente prospetto:

INDICAZIONE delle FERROVIE	PERCORRENZA		NUMERO MEDIO		NUMERO dei posti occupati su cento disponibili
	dei viaggiatori	delle vetture	dei viaggiatori per vettura	dei posti per vettura	
Alta Italia . . .	831,150,466	88,122,800	9	37	24
Romane	252,487,177	36,857,951	9	36	25
Meridionali . . .	251,112,763	27,219,851	9	35	26
Calabro-Sicule .	119,038,706	14,617,309	8	38	21
Sarde	19,969,194	2,070,637	9	36	25
Totali e medie generali . . .	1,573,758,306	168,888,548	9	36	25

Rispetto agli *orarii*, per le Ferrovie dell'Alta Italia si notano alcune modificazioni introdotte nelle corrispondenze dei treni diretti, migliorando le comunicazioni fra le principali città della Toscana, della Liguria, della Lombardia e del Piemonte, fra Milano e Venezia, e fra Torino, Genova e Vienna per la via della Pontebba.

Il maggior movimento a cui diede luogo l'Esposizione nazionale di Milano, specialmente sulle linee affluenti a quella città, fu cagione di un temporaneo aumento di treni su alcune di esse per tutta la stagione estiva. Nel corso dell'anno fu poi iniziato il servizio dei treni economici fra Venezia e Treviso; e furono in diverse epoche attuate altre variazioni di minore importanza, procurando di conciliare nel miglior modo gl'interessi del pubblico con quelli delle Amministrazioni ferroviarie.

Per le Ferrovie Romane, si fa specialmente menzione della modificazione introdotta nell'orario del treno diretto del mattino da Roma per Napoli, la cui partenza dalla Capitale fu anticipata alle 6 ant., per collegarlo ad un treno diretto, che dal 15 marzo fu istituito tra Napoli e Palermo per la via di Potenza e Reggio. Altre modificazioni di minor importanza furono introdotte nella corsa dei treni della detta linea, nonchè su quella Roma-Firenze.

Per le Ferrovie Meridionali, due sole modificazioni di orario sono notevoli: una ai treni celeri pel trasporto della Valigia Anglo-Indiana, in seguito ad analoghe modificazioni adottate dalle Ferrovie francesi e dell'Alta Italia; l'altra riguardante la rinnovazione d'orario sul tronco Napoli-Castellammare.

Altre modificazioni furono introdotte negli orarii dei treni diretti da Napoli per Reggio-Calabria, nell'intento di utilizzare convenientemente la linea Eboli-Metaponto per accelerare le comunicazioni fra la Capitale e la Sicilia.

Sulle linee Sicule non furono attuate modificazioni di importanza, oltre quella suindicata, dipendente dall'istituzione del treno diretto da Roma a Palermo e viceversa.

Per le Ferrovie Sarde, l'orario dei treni fu oggetto di molte discussioni, per la difficoltà di soddisfare convenientemente agl'interessi delle due provincie dell'isola con un ristretto numero di convogli, quale è consentito dal limitato traffico di quelle ferrovie. Alla fine dell'anno erano però in corso le trattative colla Società concessionaria per trovar modo di accordare al pubblico tutte le possibili facilitazioni, senza aggravare di troppo le spese d'esercizio.

Del resto, la maggioranza del pubblico si mostrò generalmente soddisfatta delle disposizioni e dell'andamento dei convogli sulle nostre linee. Pervennero bensì al Ministero parecchie domande di modificazioni; ma per soddisfarle adeguatamente avrebbesi dovuto assegnare ad alcuni convogli diretti l'orario dei treni-omnibus; e quindi si dovette andare molto a rilento nel cedere alle istanze del pubblico, almeno quando speciali circostanze o ragioni di servizio non potessero giustificare simili concessioni.

Pervennero pure al Ministero frequenti domande per la estensione del servizio economico ad altre linee secondarie, e l'Amministrazione dell'Alta Italia ebbe ad esaminare accuratamente tale questione. Però gli esperimenti fatti del detto servizio non permisero ancora di giudicare se sia conveniente dare ad esso tutta l'estensione, che sarebbe nei desiderii di una parte del pubblico.

(Continua).

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

Nell'ultimo numero dell'anno scorso abbiamo accennato al voto emesso dal Consiglio generale della Senna nella seduta del 18 dicembre p. p., relativamente al traforo del Sempione. Crediamo ora opportuno di riferire dal *Bulletin du tunnel du Simplon* il testo di quella deliberazione.

Ecco quanto si legge nel citato periodico:

La Società rouenese per la difesa degl'interessi della valle della Senna aveva, con risoluzione del 20 aprile scorso, domandato che la costruzione del tunnel del Sempione fosse decisa dai Poteri pubblici entro il più breve termine possibile. Tale deliberazione, trasmessa, fra gli altri, al Consiglio generale della Senna, fu rinviata alla 2ª Commissione del Consiglio medesimo, la quale presentò il suo rapporto, nella seduta del 18 dicembre, per mezzo del relatore ing. Emilio Level.

Esso così si esprime:

« La Società per la difesa degl'interessi della valle della Senna domanda al Consiglio generale di emettere un voto affinchè il Governo riprenda lo studio per la costruzione della ferrovia e del tunnel del Sempione.

« A più riprese il Consiglio generale espresse un voto conforme al desiderio della predetta Società, specialmente il 14 novembre 1874, il 5 dicembre 1876, ed infine, sul rapporto del sig. Vauthier, nella seduta del 1° agosto 1879.

« Le considerazioni che ispirarono il Consiglio generale nei diversi voti emessi su tale argomento, sussistono oggidì con tanto maggior forza, che le eventualità commerciali, di cui si temeva l'imminenza, sono divenute una realtà dopo l'apertura all'esercizio della linea del San Gottardo.

« Il traforo del Sempione costituisce, agli occhi della vostra 2ª Commissione, una questione di primaria urgenza, e perciò essa vi propone la delibarazione seguente:

« — Il Consiglio generale, senz'arrestarsi alle potenti considerazioni d'ordine politico, militare ed economico, che giustificano il traforo del Sempione e che fanno di tale intrapresa una questione d'interesse generale di primo ordine e di primaria urgenza; e mantenendosi sul terreno degl'interessi del dipartimento della Senna e dell'industria parigina;

« Considerando che l'apertura della ferrovia del San Gottardo produce, a profitto della Germania, uno spostamento delle correnti commerciali del nord e dell'ovest della Francia, e specialmente del dipartimento della Senna e della città di Parigi verso l'Italia;

« Ch'è urgente di opporsi a codesto spostamento commerciale e di arrestare la sostituzione dell'industria tedesca all'industria francese in Italia;

« Che solo un gran tunnel perforato sotto il Sempione permetterà ai treni celeri di superare la catena delle Alpi, e realizzerà una importante abbreviazione sulle linee straniere;

« Rinnovando i voti del 14 novembre 1874, 5 dicembre 1876 e 1° agosto 1879;

« Emette il voto che il Governo promuova attivamente l esecuzione di un nuovo passaggio delle Alpi per il Sempione » —.

Questa proposta venne adottata dal Consiglio generale, dopo breve discussione.

É questa, dunque, la quarta volta che il detto Consiglio si pronuncia pel Sempione.

Si ricorda pure che, nella seduta dell'8 giugno 1881, la Camera di commercio di Parigi aveva preso, da parte sua, la deliberazione seguente:

« La Camera riconosce la necessità d'un nuovo sbocco attraverso le Alpi, per far concorrenza al tracciato del San Gottardo e rivolgere alla Francia il transito del Nord verso l'Oriente.

« Essa si pronuncia in favore del traforo del Sempione, a preferenza di quello del Monte-Bianco, pur deplorando di non poter adottare questo tracciato, che seduce per la sua grandezza e perchè soddisfa al sentimento nazionale, non traversando che il suolo francese; ma devesi riconoscere che, col Sempione, il tracciato è più breve, di accesso più facile e ad una minore altezza.

« Quello del Monte Bianco sarebbe un servizio duplicato con quello del Moncenisio, senza far concorrenza al San Gottardo. Per questi motivi, la Camera considera che il traforo del Sempione dev'essere adottato ».

Risoluzioni così concordi e categoriche contribuiranno, senz'alcun dubbio, al prossimo scioglimento d'una questione che s'impone sempre più all'attenzione pubblica.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(Continuazione — Vedi N. 51).

Illuminazione del « Savoy Theatre » di Londra. — Questa illuminazione è fatta da 1,158 lampade Swan.

Esse sono divise nella sala, nelle gallerie, nelle scale, sulle scena e locali adiacenti.

Le lampade della sala sono disposte in eleganti gruppi di tre, e protette da un globo di vetro opalizzato.

Tutte le lampade sono divise in 6 circuiti principali, di cui 5 hanno 200 lampade ognuna, ed il sesto 166, comprese 8 lampade per illuminare i locali ove trovansi le macchina elettriche.

Ogni circuito è alimentato da una macchina elettrica della Ditta Siemens Brothers, del tipo *W*, a corrente alternata. Il campo magnetico di ognuna di queste macchine è eccitato da una macchina dinamo-elettrica, sistema Siemens, e conosciuta sotto il tipo *D* 7.

Tre macchine a vapore, il cui potere, misurato col dinamometro di Von Hëfner Alteneck, è di 120 a 130 cavalli-vapore, mettono in movimento le macchine elettriche, facendo fare 1,150 giri alle eccitatrici e 70 giri a quelle con correnti alternate.

Notisi che una parte della forza motrice serve anche per dare la corrente elettrica ad un potente faro, che trovasi all'estremo del teatro. Per questo serve però una speciale macchina dinamo-elettrica.

É interessante il notare come in questa installazione le cose sono così ordinate che, quando si voglia aumentare o diminuire l'intensità della luce, non altro si ha a fare che girare un robinetto, come si farebbe in un'illuminazione a gas. Perciò ogni circuito è munito di un regolatore speciale, che nel girare può introdurre una resistenza più o meno grande nel circuito, e render quindi maggiore o minore l'intensità della luce. Di queste resistenze sonvene 6 in ogni regolatore, il che è sufficiente per ottenere la gradualità della luce.

Ma quando si introduce una resistenza, invece di farla entrare nel circuito esterno, cioè quello delle lampade, la si fa andare in quello che dalla macchina eccitatrice va a quella a correnti alternate.

Quindi, quando una resistenza è introdotta in questo circuito, si riduce l'intensità del campo magnetico nella macchina a correnti alternate, e conseguentemente la corrente indotta da tal campo e trasmessa al circuito delle lampade, diminuisce pure in intensità. Però, siccome al diminuire dell'intensità del campo magnetico riducesi proporzionatamente la resistenza meccanica alla rotazione, così ne segue che la forza motrice richiesta per far muovere la macchina sarà minore, e quindi l'abbassare l'intensità dell'illuminazione produce una corrispondente economia nella forza motrice.

Le resistenze sono disposte in modo che l'aria circoli liberamente per poter raffreddare i fili nel caso che essi si riscaldassero per l'elettricità che vi passa. Anzi sonvi pure delle parti del filo conduttore fatte con una lega fusibile e destinate a fondersi e ad interrompere quindi la corrente nel caso in cui il filo si riscaldi troppo. Questa precauzione, mentre allontana il pericolo d'incendio che potrebbe presentare un filo incandescente, è anche una salvaguardia per le lampade, le quali non potrebbero resistere se la corrente diventasse più intensa di quello che comportano le dimensioni del filo di carbone.

L'impianto del *Savoy Theatre* riuscì benissimo: esso fu il primo fatto nel genere. La luce è fissa e bianca, la temperatura del teatro non è aumentata oltre quella prodotta dalla respirazione, per cui anche gli spettatori che trovansi nella più alta galleria non sono molestati per la forte temperatura, come lo erano prima colla illuminazione a gas.

Non possediamo dati sufficienti per stabilire un confronto fra il costo dell'illuminazione elettrica e quella a gas nel *Savoy Theatre*; però è quasi certo che in questo caso, adoperandosi direttamente la forza motrice, si ha una maggiore spesa per l'elettricità, mentre, come già abbiamo fatto vedere per l'impianto a Parigi, usando gli accumulatori si realizza una vera economia.

Illuminazione nelle strade e nelle abitazioni private. — Chi meglio di tutti studiò il modo di applicare l'illuminazione elettrica ad incandescenza per servirsene nelle pubbliche vie e nelle abitazioni private fu l'Edison. Ora che si sta impiantando in Milano questo sistema, crediamo possa interessare il conoscere le diverse parti che entrano a comporre il sistema d'illuminazione proposto ed attuato dall'Edison.

Noi cercheremo di far ciò, studiandoci di descrivere queste diverse parti, per le quali certamente sarebbe desiderabile aver sotto gli occhi delle figure.

Sistema Edison. — L'impianto dell'illuminazione, secondo il sistema Edison, consta delle seguenti parti:

1) Il motore,
2) Le macchine dinamo-elettriche,
3) I conduttori dell'elettricità,
4) Le resistenze regolatrici,
5) Il contatore,
6) Le lampade.

A render più chiara la cosa, indicheremo come è stato fatto l'impianto-modello, che ora funziona a New-York.

Come si sa, il quartiere illuminato colla luce Edison è, come certe parti della City di Londra, esclusivamente destinato al commercio, per cui non vi sono abitazioni private, ma solo magazzini, Banche, negozii ed opificii.

Esso è limitato dalle seguenti strade: Wall-street, Nassau-street, Ferry-street, Spruce-street e South-street.

L'area occupata da questo quartiere è di 2|3 di chilometro quadrato, ed il numero delle lampade occorrenti è di 14,000, di cui ognuna ha il potere illuminante di 16 candele.

La Stazione centrale destinata alla produzione dell'elettricità occorrente per tutte queste lampade è posta nella Pearl-street, vicino al cantone della Fulton-street. Essa occupa un'area relativamente molto piccola, e non supera i 420 metri quadrati.

Questo spazio è diviso in due parti, ognuna delle quali contiene quanto occorre per 7.000 lampade. Quindi in ognuna delle due parti sonvi le caldaie per 1,000 cavalli di forza; sei macchine dinamo-elettriche, ciascuna per 1,200 lampade; le resistenze regolatrici, e tutti i servizii accessorii in uno ai contatori.

Le caldaie sono del tipo Babcok et Willcox, di cui si vedevano esemplari all'Esposizione di Parigi del 1881. Esse sono tubulari, a circolazione d'acqua interna, analogamente a quelle belghe di Nayer ed a quelle Belleville.

Ogni caldaia ha uno speeial apparecchio di alimentazione, ma l'impianto è così fatto, che un apparecchio qualunque può servire a qualsiasi delle caldaie.

Le case americane hanno le cantine che si protendono sotto il suolo stradale; e di tale condizione si approfittò nell'impianto Edison, per facilitare le manovre necessarie per l'alimentazione delle caldaie. Il carbone viene scaricato direttamente dalla strada nelle cantine; e poi vien sollevato all'altezza del focolaio da un elevatore a vite d'Archimede, munito di una specie di crivello per liberare il combustibile dalla polvere.

Sopra le caldaie si costruì un'impalcatura in ferro sostenuta da colonne di ghisa, ma isolata completamente dai muri, acciò il tremolio continuo delle macchine in moto non rechi disturbo e non comprometta la sicurezza dell'edifizio.

La detta impalcatura sorregge le sei macchine dinamo-elettriche, di cui ognuna ha il proprio motore a vapore.

I camini per il fumo delle caldaie sono altissimi, e vengono protetti contro l'irradiazione del calore da un rivestimento di materia coibente. Per questo motivo essi possono attraversare tutti i piani dell'edificio, senza recar noia agl'inquilini.

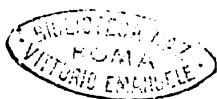
Le sei macchine sono addossate in due file di tre ognuna. Il peso di ogni macchina è di 27,500 chilogrammi, di cui soli 3,000 pel motore a vapore.

È noto che l'Edison impiega masse polari enormi e debole magnetizzazione. Egli pretende ottenere con ciò una maggior economia che colle altre macchine dinamo-elettriche; le esperienze di Marcel Depres parrebbero confermare tal fatto, che però è ancora discusso dai cultori dell'elettricità.

L'armatura girevole, che forma pur volante per il motore, il cui asse è in prolungamento di quello dell'armatura, pesa 6,000 chilogrammi. I fili indotti hanno dimensioni di vere sbarre di rame, la cui sezione supera il centimetro quadrato. Per conseguenza, la resistenza interna è molto piccola. Cionnonostante, e grazie alla potenza del campo magnetico, si ottiene una forza elettromotrice di 125 volt, con una velocità di soli 350 giri.

Le 12 sbarre di elettro-calamita, dalle quali è prodotto il campo magnetico, sono disposte in derivazione. Esse sono aggruppate in tre ordini di quattro magneti ognuno.

Il motore a vapore è del tipo orizzontale di Porter, della forza di 130 cavalli nominali, munito pure di un regolatore di Porter e di distribuzione ad espansione variabile. La distribuzione è fatta con quattro cassetti: quelli per la scarica hanno la corsa fissa, mentre quelli per l'in-

troduzione l'hanno variabile. Il cilindro ha una sezione di 632 centimetri quadrati ed una corsa di 406 millimetri. L'asta motrice è d'acciaio fucinato, ed il rapporto fra la sua lunghezza e quella della manovella è di 6:1. La manovella è su di un disco, a cui è applicato un contrappeso per equilibrare possibilmente le parti in moto alternato.

Facendo lavorare le macchine a vuoto, si trovò che le resistenze passive interne assorbono una forza di circa 14 cavalli-vapore, alla velocità di reggime di 350 giri.

Il piano superiore dell' edifizio contiene le *resistenze regolatrici*. Un solo operaio basta per manovrare queste resistenze, qualunque sia il numero delle macchine in movimento. L' operaio deve aver sempre gli occhi rivolti ad un apparecchio indicante la forza elettro-motrice. Questo apparecchio ha due lampade, una rossa ed una azzurra; inoltre è munito di un campanello elettrico. Se la forza elettro-motrice ha il suo valore normale, il campanello elettrico tace. Non appena verificasi una variazione nella detta forza, il campanello suona, ed una delle lampade si accende, indicando all' operaio, col colore del vetro, in qual senso egli deve agire per rimettere le cose nello stato di reggime. Non è però da nascondere come siffatto modo di regolare, dipendendo dalla mano dell' uomo, non presenti tutta la sicurezza voluta; è quindi desiderabile che si trovi un regolatore automatico, al che sono già rivolti gli studii di Edison.

Le resistenze regolatrici vengono introdotte nel circuito derivato, che alimenta la elettro-calamita del campo magnetico. Ora questa elettro-calamita essendo grossissima e molto lontana dal loro punto di saturazione, ne segue che l' introduzione di una resistenza, fosse anche solo di 1[2 ohm, diventa assai sensibile. È quindi relativamente facile il conservare alla forza elettro motrice delle macchine il suo valore di regime.

L' ultimo piano della casa di Pearl-street contiene i serbatoi dell' acqua, il servizio dei contatori e la batteria di 1,000 lampade, che serve per la prova delle macchine.

Questa batteria copre una delle facciate del muro, ed è di un effetto magico quando è tutta accesa. Per mezzo di commutatori adatti si può introdurre nel circuito quel numero di lampade che si vuole. Le lampade a tal uopo impiegate sono quelle di rifiuto, cioè quelle che hanno una resistenza più piccola o maggiore di quella richiesta acciò l' intensità della luce sia la normale voluta.

Le fabbriche cedono tali lampade a vil prezzo; eppure, per l' uso a cui si impiegano nell' impianto di cui discorriamo, sono molto adatte, poichè il valore dell' intensità luminosa non ha importanza in questi esperimenti.

Conduttori — La *canalizzazione* dell'elettricità per mezzo dei conduttori è cosa di grande interesse, e l' impianto fatto dall' Edison è, sotto questo punto di vista, molto ingegnoso. Eccone i tratti principali:

Noi sappiamo che la conducibilità dei corpi per l' elettricità varia colla natura dei corpi stessi. Infatti, mentre nell' argento la conducibilità è di 100, nel rame di 80, nell' oro di 55, abbiamo invece che nel ferro è di 14, nel platino di 10.5, e nel bismuto di soli 1.5.

La scelta quindi del metallo da impiegarsi per i conduttori, tenuto conto del costo e della duttibilità, è ristrettta a ben pochi.

L' argento è troppo caro, e solo lo si impiega in alcuni istrumenti di precisione — Notisi che l'argento ha la bellissima proprietà, che il suo ossido è pur conduttore, mentre l' ossido di rame è isolante —

Dopo l' argento, i metalli più usati per conduttori sono il rame, il ferro ed il bronzo fosforato.

L' impiego di questi metalli è fatto per lo più in fili, o scoperti como nei telegrafi e nei telefoni, o coperti come per la luce elettrica, oppure aggruppati in gomene e ricoperti di materia isolante per il caso di canalizzazioni sotterranee o subacquee.

L' isolamento dei fili è necessario, sia perchè, quando si conduce una corrente ad alta tensione, l' elettricità tende a disperdersi nei punti ove più facile trova il passo, e l' umidità offre appunto un facile veicolo; sia perchè vi ha sempre pericolo a lasciar esposti i fili, che, toccati, possono essere micidiali.

Per ben intendere il perchè delle disposizioni adottate per i conduttori, ricorderemo alcune nozioni fondamentali di elettricità.

(Continua) LIGHT.

BIBLIOGRAFIA

Nel nostro numero del 29 marzo scorso, annunciammo la pubblicazione della prima parte di un' importante opera tecnica, edita in Torino dal solerte editore-tipografo Augusto Federico Negro, cioè il *Manuale pratico per gli ingegneri* di A. CASTIGLIANO, ingegnere delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Annunciando quella prima parte, che conteneva una raccolta di tavole numeriche spesso occorrenti nei calcoli, abbiamo esposto il concetto ed il disegno generale dell'opera, da pubblicarsi a fascicoli e parti che possono stare da sè: ed infatti abbiamo ora sott' occhio la parte seconda, divisa in quattro sezioni, cioè: 1ª *Geometria e trigonometria;* 2ª *Misura delle vôlte, ossia loro superficie e volume;* 3ª *Topografia e livellazione barometrica;* 4ª *Meccanica.*

L'importanza di questo dotto e diligente lavoro dell'ingegnere Castigliano si manifesta da sè, senza bisogno delle nostre parole; onde noi ci limitiamo a richiamare sovra esso tutta l'attenzione dei professionisti, e specialmente dei giovani ingegneri, che desiderano approfondirsi negli studii di un'arte così multiforme ed in continuo progresso.

Anche questo secondo volume, a cui in breve terrà dietro il terzo, che tratterà *della resistenza dei materiali e della stabilità delle costruzioni*, è stampato nitidamente, è corredato di parecchie tavole illustrative, e si vende dai principali libraj al prezzo di L. 5.

Un'altra opera tecnica degna di particolare attenzione è uscita pure, in questi giorni, dallo Stabilimento dello stesso editore A. F. Negro, come parte di una serie di Monografie tecniche attinenti all'ingegneria, col titolo: *Sui muri di sostegno delle terre e sulle traverse dei serbatoi d'acqua,* per cura di GAETANO CRUGNOLA, ingegnere-capo provinciale.

« Nelle costruzioni ferroviarie, stradali ed idrauliche (dice

l'autore nella prefazione), i muri di sostegno occupano oggidì un posto molto importante, e non di rado costituiscono opere grandiose, degne di attirare più specialmente l'attenzione degl'ingegneri; non è dunque meraviglia se questo ramo dell'ingegneria fu sempre l'oggetto di studii speciali, soprattutto negli ultimi decennii, in cui le costruzioni assunsero uno sviluppo senza paragone nelle epoche anteriori ».

Egli è perciò che l'egregio Autore ha voluto riunire i suoi studii e le osservazioni fatte durante una serie d'anni *in un modesto libro* (egli dice), *che raccomanda all'indulgenza de' suoi colleghi*, ma che si raccomanda veramente da sè per la sua pratica utilità; e va considerato come il complemento di altri studii da lui pubblicati, e specialmente di quello *Sulla spinta delle terre e delle masse liquide.*

Ed affinchè il nuovo libro che ora annunciamo potesse riescire ora di pratico uso anche agli allievi-ingegneri che incominciano la loro carriera, l'Autore ha voluto comprendervi molti dati pratici, destinati a servire di base alle regole esposte ed a facilitarne l'applicazione, come risultato della sua lunga esperienza.

L'opera importante del Crugnola è dedicata all'esimio ingegnere francese Leopoldo Le Royer de Longraire, e consta di un bel volume di 375 pagine in 8° grande, con un atlante di 34 tavole incise; ed è vendibile per L. 15 presso i principali libraj.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Lunedì scorso ebbe luogo, per parte della Commissione governativa, la visita di ricognizione della linea di tramvia da Rivarolo a Cuorgnè, di circa 10 chilometri, in prosecuzione della ferrovia Settimo-Rivarolo. Il risultato fu soddisfacente e tale da permetterne l'apertura al pubblico servizio, appena saranno appianate alcune difficoltà riflettenti il materiale mobile, poichè i concessionarii della linea vorrebbero usare quello stesso che trovasi al servizio della ferrovia Settimo-Rivarolo.

Sappiamo poi che domenica scorsa si è costituita una Società anonima, che assunse la proprietà e l'esercizio della linea Settimo-Rivarolo e del detto tronco Rivarolo-Cuorgnè.

><

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia dal 1° gennaio a tutto novembre 1882 hanno raggiunto la somma di L. 105,245,059.38, comprese L. 114,139.70 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nell'eguale periodo del 1882 non ascendevano che a L. 104,541,863.01, comprese L. 115,268.60 per la detta navigazione.

Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di L. 703,196.37, calcolata pure la diminuzione di L. 1,128.90 per la navigazione suddetta.

><

Nell'asta tenutasi l'8 corr. presso la Prefettura di Belluno, l'appalto della costruzione del tronco Fener-Feltre, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, per l'importo preventivato in L. 2.559,000, venne provvisoriamente deliberato col ribasso del 2.05 p. 0[0]

Ignoriamo il risultato dell'asta presso il Ministero.

><

Fra la Società anonima per la ferrovia a sezione ridotta Sassuolo-Modena-Finale-Mirandola da una parte, e l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia dall'altra, e salva la sanzione governativa, è stato concretato uno schema di Convenzione per lo scambio delle merci alla Stazione di Modena.

Scopo di tale Convenzione è quello di facilitare lo scambio delle merci dalle linee di un'Amministrazione a quella dell'altra, e di stabilire un servizio cumulativo di corrispondenza.

><

Ci scrivono da Novara che i primi tre tronchi della nuova ferrovia Novara-Varallo, compresi fra Novara e Romagnano, sono pressocchè ultimati, e potranno perciò essere quanto prima aperti all'esercizio. Il lavoro di collocamento delle travate metalliche potrà essere ultimato prima del 15 corrente; e per conseguenza, trovandosi già le altre opere prossime al compimento, è assai probabile che nella seconda quindicina del mese possa effettuarsi la visita di ricognizione per constatare se la strada si trovi in condizione da potersi aprire al sicuro e regolare esercizio.

I tre tronchi compresi fra Novara e Romagnano, misurano insieme circa 30 chilometri.

><

Ci scrivono da Brescia che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubbliai il progetto di appalto del tronco compreso fra Piadena e Brescia.

Per questo tronco furono studiati due distinti progetti: il primo col tracciato Piadena-Bagnolo-Brescia, della lunghezza di m. 49,650, e del complessivo importo di L 4,930,000: il secondo, col tracciato Piadena-Rezzato-Brescia, della lunghezza di m. 53,900, e del costo totale di L. 5,510,000.

Il Ministero dei lavori pubblici avrà ora a decidere quale dei due progetti sia da preferirsi.

Sappiamo che, tanto per l'uno, quanto per l'altro, molti sono i fautori, i quali naturalmente, mentre esagerano i vantaggi del tracciato da essi raccomandato, procurano di ridurre al nulla quelli del tracciato rivale. Il nostro modesto avviso è però che, trattandosi di una ferrovia inscritta nella 3ª categoria e quindi riconosciuta d'interesse provinciale, più che il minor percorso, nello scegliere il tracciato della linea, debbasi cercare di collegare colla ferrovia il maggior numero di centri di una certa importanza. Ed è perciò che non possiamo a meno di raccomandare il tracciato, che da Piadena si dirige a Rezzato e quindi a Brescia; imperocchè con esso si allungherà, è vero, di qualche chilometro il percorso e si spenderà qualche centinaio di mille lire di più che col tracciato diretto, ma si otterrà in cambio che paesi importanti per prodotti agricoli e popolazione possano essere allacciati alla ferrovia.

><

Il giorno 8 del corrente mese ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici una conferenza, alla quale fu chiamato a prender parte anche un rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie Meridionali, allo scopo di concretare i possibili miglioramenti dell'attuale orario dei treni fra Roma e Palermo.

><

A proposito del viaggio fra Roma e Palermo, ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali fu dal Ministero invitata a far le pratiche opportune presso la Ditta Pullman per interessarla a provvedere in modo da mettere subito in servizio alcune vetture a letti, quand' anche non siano del tipo pattuito colla recente Convenzione stipulata fra l'Amministrazione e la Ditta predette, salvo di sostituire le vecchie, che fossero messe in servizio, colle nuove appena saranno costruite.

><

Ci informano pure da Firenze che all'Amministrazione delle preaccennate ferrovie il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico di provvedere alla costruzione di un ponte provvisorio in legname sul fiume Sele, per servire al tronco di ferrovia da Battipaglia ad Ogliastro (linea Battipaglia-Castrocucco), la cui apertura all' esercizio verrebbe ad essere di troppo ritardata, qualora si volesse attendere la costruzione del ponte definitivo a travate metalliche, progettato pel passaggio del detto fiume.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza generale, deliberando sul nuovo ricorso avanzato dal Comune di Bibbiena, ha confermato il parere emesso dalla competente sezione del Consiglio stesso nella tornata del 25 novembre, relativamente al ricorso per la revoca del Reale Decreto concernente la costituzione del Consorzio per la ferrovia da Arezzo a Stia, adottando cioè il parere che quel ricorso dovesse essere respinto.

><

Abbiamo da Cagliari che il Municipio d'Iglesias ha fatto istanza al Governo per ottenere il ristabilimento della terza coppia di treni, prima esistente, sulla linea Cagliari-Iglesias, combinandone la partenza in modo che l'arrivo dei detti treni nelle due città succeda verso le 10 antimeridiane.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane ha disposto che fra le Stazioni di Saline e di Livorno sia attivata la vendita dei biglietti di andata e ritorno.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 2 al 5 corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti concernenti:

L'impianto di un nuovo binario di ricovero ai treni merci nella Stazione di Felizzano;

Il prolungamento di una ferrovia a cavalli lungo la via Fiumara in Sampierdarena;

L'allargamento del ponte in muratura sul torrente Gesso, lungo la ferrovia Cuneo-Mondovì, per istabilirvi anche il binario della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia;

Talune opere di arginazione a sponda sinistra del torrente San Nicola nel chilometro 76 della ferrovia Taranto-Reggio;

La sistemazione e rettifica della strada nazionale Flaminia nei tratti compresi fra il ponte di Campolungo e quello della Foce, e dal ponte della Foce a quello sul Fosso dei Monaci, nel Comune di Scheggia, in provincia di Perugia;

Le opere occorrenti per l'attuazione del piano regolatore di ampliamento della città di Vercelli;

Il completamento del lato sud-est del fabbricato della nuova Dogana di Messina;

Le riparazioni ai guasti di piene verificatisi presso l'incile del canale Muzza a Cassano, e lungo il canale medesimo da Cassano a Paullo, in provincia di Milano;

I lavori di ributto, imbancamento e difesa frontale occorrenti nell'argine destro di Brenta, alla fronte Manetti, in Comune di Limena, provincia di Padova;

La sistemazione dell'arginatura destra di Adige, dal traversante Romea al sostegno delle Pontesine, in Comune di Rosolina, provincia di Rovigo;

Il rialzo e ringrosso, con parziale imbancamento, dell'argine sinistro di Tagliamento, che difende l'abitato di Ronchis, in provincia di Udine;

La stabile interclusione delle due rotte della Trinità e di Latisanotta, avvenute all'argine sinistro del Tagliamento, nei Comuni di Ronchis e di Latisana, in provincia di Udine;

Le saltuarie riparazioni frontali occorrenti lungo l'arginatura sinistra di Adige, nei Comuni di Belfiore, Albaredo e Bonavigo, in provincia di Verona;

Le saltuarie riparazioni frontali occorrenti lungo l'arginatura destra di Adige, nei Comuni di Zevio, Ronco, Roverchiara ed Angiari, nella provincia suddetta.

Fu del pari approvato un progetto o piano di massima per difesa dell'abitato di Musile dalle corrosioni del Piave, in provincia di Venezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Leggiamo nel *Fanfulla:*
Alcuni giornali hanno annunziato che fra gli onorevoli Baccarini e Magliani si stanno prendendo concerti per un definitivo riordinamento delle ferrovie italiane.

Come è poco chiara nella forma, la notizia è altrettanto inesatta nella sostanza.

Il progetto relativo all'esercizio ferroviario è già ultimato da lungo tempo; ma, mentre l'onorevole Baccarini vorrebbe che le condizioni fossero stabilite dopo che il Parlamento si fosse pronunziato sulle questioni di massima, l'onorevole Depretis preferirebbe invece presentare all'approvazione del Parlamento convenzioni già preparate, come si fece altra volta pel riscatto delle ferrovie.

Ferrovia Colico-Sondrio. — L'incanto simultaneo tenutosi il 30 dicembre p. p. essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 19 corrente mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sondrio simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco

della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Morbegno e Sondrio. della lunghezza di m. 24,074 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche per ponti e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,300,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Colico-Chiavenna. — L'incanto simultaneo tenutosi come sopra essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. dello stesso giorno 19, presso il Ministero e la Prefettura suddetti simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Chiavenna, compreso fra la progressiva 11.159 e la Stazione di Chiavenna, della lunghezza di m. 15,180.50 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,290,000

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 36 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovie varesine. — La Deputazione provinciale di Como, nella sua seduta del 5 corr., deliberò:

« Di attendere la presentazione del progetto di ferrovia Tradate-Varese, prima di deliberare sulla domanda di diversi Comuni del Mandamento di Tradate perchè sia permesso alla Società assuntrice delle linee varesine di attenersi al tracciato vicino all'Olona, con promessa di concorrere in parte al risarcimento della maggior spesa, e sulle opposizioni alla domanda predetta spiegate da altri Comuni cui interessa altro tracciato ».

Ferrovia Menaggio-Porlezza. — Leggesi nell'*Araldo*, che ormai è un fatto compiuto la concessione della ferrovia economica tra Menaggio e Porlezza al signor Maraini. Si spera che in breve abbiano a principiare i lavori, e che finalmente si possa avere questa tanto desiderata ferrovia, che darà vita a quei paesi, attraverso ai quali, soltanto nella bella stagione, si vedono passare come ombre migliaia di forestieri amatori ed ammiratori dei tre laghi.

— Allo stesso giornale consta poi da fonte degna di fede, che uno dei più influenti cointeressati nella ferrovia a sezione ridotta Menaggio-Porlezza (ing. Maraini), discorrendo testè con uno dei nostri deputati al Parlamento nazionale (onor. Polti), ebbe ad assicurare quest'ultimo che la locomotiva correrà fra Menaggio e Porlezza prima della fine del 1883.

Tramvia di Milano. — A giorni si darà mano ai lavori della tramvia dalla porta Ticinese sino la locale denominato la *Montagnetta*. Verrà soddisfatto così ai replicati reclami degli abitanti del corso San Gottardo.

Ferrovie della provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta di ieri, discusse sulla domanda della Società generale di ferrovie economiche per un concorso per la ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale.

Dopo qualche discussione, si approvarono le seguenti proposte:

« 1ª Il Consiglio provinciale delibera di accordare alla Società generale di ferrovie economiche la facoltà di collocare il binario sulla strada provinciale da Torino a Chieri, giusta il presentato progetto, ed eziandio, per quanto spetta alla Provincia, sulla strada detta della *Cremera;* colla condizione, quanto a questa, che la si allarghi in modo da lasciare alla libera viabilità ordinaria un suolo stradale di non meno di metri 5.50 di larghezza; e quanto ad amendue, che sieno stabiliti, lungo la medesima, depositi di ghiaia e pietrisco in numero sufficiente per la buona manutenzione, e lo steccato che deve separare le due sedi stradali.

« 2ª Sia concesso alla Società un sussidio di lire 200,000, da pagarsi in 10 annualità di L. 20,000 caduna, a partire dall'apertura della linea al servizio pubblico, quando però i treni dei viaggiatori percorrano il tratto Torino-Casale in meno di 4 ore, ed i convogli delle mercanzie facciano un regolare servizio di treni-merci ».

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Scrivono da Quiesa 3, alla *Nazione*, che un altro infortunio è successo a Balbano sabato sera, alle ore 9 1[2, nei lavori della galleria dei Ceracci, in costruzione per la ferrovia Lucca-Viareggio.

Un sasso assai voluminoso, staccandosi dalla parte dello scavo, ha orribilmente schiacciato un operaio, certo Leone Tassina di Treviso.

Il cantiere, ove successe il deplorato accidente, fu visitato dalla Direzione governativa dei lavori, e da ufficiali di pubblica Sicurezza di Lucca, i quali poterono convincersi che la causa del disastro fu puramento accidentale.

Ferrovia Terni-Rieti. — Scrivono da Rieti, che i lavori della Stazione furono sospesi testè, coll'intervento della forza.

Il tunnel della *Marmore*, sulla linea Terni-Rieti, è intieramente perforato. Esso misura la lunghezza di m. 850.

Ferrovia Cancello-Castellammare. — Si adunò l'altra sera a Napoli il Consorzio per la nuova linea ferroviaria Cancello-Castellammare.

Si deliberò di mettere a disposizione del Consiglio di amministrazione una somma di lire tremila per fare fronte alle spese necessarie di amministrazione, e si stabilì di fare un voto al Governo per l'aggiunta alla ferrovia Castellammare-Cancello-Scafati-Gragnano di un tronco di diramazione fino al porto di Torre Annunziata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Popolo Romano* ha per telegrafo da Berlino, 5:

Il *Reicksanzeiger* pubblica il rapporto ufficiale del Consolato generale germanico in Genova intorno all'influenza della ferrovia del Gottardo sul commercio di Genova. Il rapporto, dopo aver enumerato tutti i vantaggi che Genova offre pel transito dei prodotti e merci tedeschi, specialmente per il commercio coll'America del Sud, conclude incoraggiando le grandi Case tedesche di commercio oltre mare di stabilire succursali a Genova.

— A quanto annuncia da buona fonte il *Bund*, si avrebbe in vista di introdurre, per i treni notturni della ferrovia del Gottardo, l'illuminazione elettrica, incominciando dalla macchina a tutte le vetture.

Disastri in Francia. — Dal *Giornale di Ginevra* togliamo i seguenti particolari sulla frana caduta in vicinanza di Bellegarde, che interruppe il servizio della ferrovia Lione-Ginevra:

Martedì sera (dice un collaboratore del *Giornale di Ginevra*, che si è recato a constatare il fatto sul luogo), verso le 11 ore, quando il convoglio dei viaggiatori, che arriva a Ginevra a mezzanotte e 12 minuti, aveva passato il piccolo tunnel del forte de l'Ecluse, il vecchio guarda-via rientrava nella sua capanna, pensando di prendere qualche riposo, il primo treno atteso (un treno merci proveniente da Bellegarde) non dovendo arrivare prima di un'ora. Ben presto sentì la sua capanna oscillare, e, gridando in vernacolo: « chi, dunque, si permette di spingere la mia casa », afferrò i suoi petardi d'allarme, e si slanciò sulla via. Quindi

rendendosi rapidamente conto di quanto avveniva, prese la corsa verso Bellegarde, piazzando i suoi petardi sulle guide, e riuscì così ad arrestare il convoglio. È grazie alla sua vigilanza, se venne evitata una grande disgrazia.

Ciò che succedeva era un franamento della via del Rodano ed uno scoscendimento delle masse di terra, che la dominano in quella località. A mezzanotte, circa 200 metri della strada erano divelti, e gli scoscendimenti continuano. In quella località, il Rodano è assai rinchiuso: da una parte dall'ultimo contrafforte del Giura, in cima al quale sorge il forte de l'Ecluse superiore, collegato al forte da basso con 1200 gradini tagliati nell'interno della montagna; sull'altra sponda è il Vuache, che cadde quasi a picco nel fiume, e sul cui fianco passa la strada ferrata di Bellegarde ad Evian. Ad un centinaio di passi in amonte del forte da basso, la ferrovia passava sopra un ponte prima di entrare in un piccolo tunnel, di 80 metri circa, che precede il gran tunnel di Credo.

A quattro ore e mezzo del mattino, la gran massa che pendeva sul tunnel crollò con un sordo fracasso, e cadde nel Rodano, di cui ostruì completamente il corso. Il fiume, arrestato nella sua corsa, si elevò rapidamente, e le acque, rifluendo in amonte, invasero i granai dei molini Duret, situati ad un chilometro più in alto; la Stazione di Collonges fu inondata, e la piena si fece sentire fino a Chancy. Al disotto della chiusa formata dalla frana, il letto del fiume si vuotava, e per una mezz'ora si mostrò quasi a secco. Fortunatamente le acque si aprirono un passaggio, ed a dieci ore scorrevano liberamente.

A mezzo giorno, il tunnel stesso cadde con un rumore che si udì a molti chilometri all'ingiro, e gli scoscendimenti ricominciarono, seppure si può dire che cessassero un istante.

Partito da Ginevrr col treno delle ore 2.47, che, per misura di prudenza, si arrestò a Chancy, a 6 chilometri dal luogo del sinistro, abbiamo potuto pervenirvi prontamente, grazie alla cortesia di amici, che vollero prenderci nella loro vettura.

Le comunicazioni erano quindi interrotte con Collonges, ed a 5 ore, la strada era 50 centimetri più bassa di prima della catastrofe. Al dissopra del baratro, il ponte della ferrovia rotto, ed un ammasso informe di terra e macigni. Ad ogni istante, dei veri torrenti di terra precipitavano nel Rodano con un sordo rullo, seguìto dallo schioppettio prodotto da vere cascate di sassi.

Allo stato attuale delle cose, non si può sapere dove si arresteranno gli scoscendimenti, e quali potranno essere le conseguenze. In ogni caso, le comunicazioni con Lione per questa via sono totalmente arrestate, e passeranno forse dei mesi, prima che siano ristabilite. Aggiungiamo che non è possibile alcun trasbordo.

Ferrovie tedesche — La *Gazzetta di Colonia*, del 27 dicembre, annunziava che le Camere di commercio di Francoforte S. M. e di Magonza hanno vivamente appoggiato, presso il Ministero dei lavori pubblici di Berlino, il progetto di costruzione di una linea diretta di primo ordine da Bruxelles a Magonza ed a Francoforte.

Il *Monit. des intér. matér.* osserva che, se manca ancora da costruire una grande linea di comunicazione nel Belgio, è certo quella che permettesse una corrente di trasporti rapidi ed a buon mercato, come trazione, fra Anversa e Bruxelles da una parte, e la Germania verso Magonza dal l' altra.

Ferrovie turche — Due firmani imperiali concedono: 1° Una linea ferroviaria da Antiochia a Seleucia, traverso la valle dell' Oronte, ed un porto sulla costa di Seleucia. Il privilegio è concesso per 40 anni, a partire dalla data del firmano. I concessionarii sono Halef-Zedè, Vahid-effendi, ed il sig. Touzla, possidente d' Antiochia;

2° Una linea ferroviaria di 85 chil. da San Giovanni d'Acri a Djesri-Moudjama, località situata sul fiume Cheriè. Quecto concessione è fatta, sulla proposta del governatore generale della Siria, per 99 anni, ad una Società che prenderà il nome di *Hamidiè*, e ch'è formata da sei ricchi ottomani.

Ferrovie spagnuole — La Compagnia delle Asturie, Galizia e Leon ha ricevuto una comunicazione, da cui viene informata che il traforo del tunnel della Perucca, della lunghezza di oltre 3,000 m., è stato appieno ultimato nella notte del 20 dicembre p. p. È questa una novella prova della prodigiosa attività, colla quale hanno lavorato gl' impresarii della linea, sotto l' energico impulso della detta Compagnia.

Accidenti agli Stati Uniti. — Leggiamo nella *Railroad-Gazette* che nel 1881, agli Stati Uniti, si ebbero a deplorare 1458 fra collisioni, sviamenti, ed accidenti diversi, in seguito ai quali 414 persone morirono e 1597 riportarono ferite più o meno grandi.

Notizie Diverse

Stabilimento di Pietrarsa. — È stata nominata la Commissione che deve procedere alla liquidazione dei debiti e crediti fra lo Stato e la disciolta Società delle industrie meccaniche di Napoli e concretare il progetto di Convenzione per definire la retrocessione dello Stabilimento di Pietrarsa e l'acquisto di quello dei Granili.

Fanno parte della Commissione il regio Commissario per l'esercizio delle Ferrovie Romane cav. Sorba, in rappresentanza del Ministro dei lavori pubblici: il signor intendente di finanza di Napoli, quale rappresentante del Ministero del tesoro; i signori comm. Arduin e cav. Gallarati, quali delegati della Società delle industrie meccaniche; nonchè il regio delegato degli Stabilimenti precitati sig. comm. Passerini.

Camera di commercio di Roma. — Una circolare del ministro Berti alle Camere di commercio annunzia che il corso medio del Consolidato italiano, solito a pubblicarsi giornalmente nella *Gazzetta Ufficiale*, per gli effetti delle leggi sul Debito pubblico, si compilerà in avvenire dalla Camera di commercio di Roma, anzichè da quella di Torino.

Ufficii telegrafici. — Il primo corrente mese in Ferrera Erbognone, provincia di Pavia, è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Carbon fossile in Algeria. — Nella seduta del 23 ottobre passato, il signor Pinard ha presentato all'Accademia delle scienze di Parigi alcuni campioni del carbon fossile ottenuto dai giacimenti ch'egli ha scoperto nei dintorni di Bu-Saada, nella provincia d'Algeri.

La costituzione geologica e topografica dei terreni, che comprendono codesti giacimenti, fu descritta nei processi verbali compilati dall'Ufficio degli ingegneri delle miniere nel 1874 e nel 1882. Lo stesso signor Pinard ha pubblicato recentemente un opuscolo sull'avvenire industriale e commerciale dell'Algeria, il giorno in cui il carbone, estratto dalle sue miniere, potrà esser diffuso e distribuito su tutta la sua estensione.

Negli esperimenti fatti per determinare, mediante il valore del potere d'illuminazione di questo combustibile, il suo prodotto in gas luce e coke, fu constatato che tali elementi, forniti dal carbone di Bu-Saada, erano, se non superiori, almeno equivalenti ai risultati dati dai migliori carboni francesi ed inglesi. Quanto al prodotto in coke, varia da 62 a 66 0[0 del carbone adoperato.

Il ponte di Chingua. — Nella Pensilvania (Stati Uniti) ora si sta costruendo un ponte, che sarà il più alto ponte del monde, poichè avrà un'altezza di metri 97.74 sopra il livello del torrente Chingua, il cui letto si trova a 640 metri sul livello del mare.

Questo ponte sarà interamente costrutto in ferro, ed avrà una lunghezza di 625 metri.

Vi si impiegheranno 1,800,000 chilogrammi di metallo, 54,000 metri di muratura.

Il lavoro sarà terminato nello spazio di circa un anno,

Decessi — Nella notte dal 6 al 7, moriva improvvisamente in Roma il comm. Annibale Correnti, ispettore di 1ª classe nel Corpo del Genio civile, fratello dell' illustre Cesare.

Nato nell' anno 1827 a Milano, e dopo aver servito nell'esercito italiano, entrava nel 1861 nell' Amministrazione dello Stato, e fu per qualche tempo membro del Consiglio d' amministrazione delle Strade Ferrate dell' Alta Italia. Era un funzionario molto stimato per la sua attività ed integrità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, si notarono nella scorsa settimana alcune transazioni sulle Azioni della Società delle Meridionali, al prezzo di 462 a principio, poi a quello di 451 a 450 per ultimo, detratta la cedola semestrale. Invariate rimasero le Obbligazioni relative a 272.50, ed i Boni a 527 *ex-coupon*. Nullità d' affari nelle altre categorie di Obbligazioni, rimaste perciò nominali.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 15 corr., presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada compreso fra il punto detto Cesinate, sulla provinciale Forino-Moschino, ed il Piano dal Salto, della lunghezza di m. 5,015.60, per la presunta somma di L. 83,100. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto del lavoro di apertura e sistemazione del 3º tronco compreso fra la sponda sinistra del torrente Piova e le adiacenze del ponte nuovo sul Piave dalla strada nazionale pel Monte Misurina, per la presunta somma di lire 86,350. Deposito interinale L. 4,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torricella Sicura (prov. di Teramo), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di prolungamento e termine della strada obbligatoria comunale, detta di Villa Popolo, della lunghezza di m. 7,758, per la presunta somma di L. 52,775. Lavori da eseguire entro 7 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 5,000, ambedue come sopra.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Pozzuoli (prov. di Napoli), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'ampliamento dello Stabilimento balneare di Serapide, sull'importo di L. 76,000, ribassato dell'1 0[0] nell'incanto precedente. Deposito interinale L. 3.000, oltre 1,500 per spese d'asta e contratto, tutte come sopra.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di apertura del 2º tronco di via Corsica in Carignano, per la presunta somma di L. 150,000. Deposito L. 20,000, oltre L. 1,300 per spese d'asta e contratto.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul torrente Fogliola nella strada provinciale di Foglia, per la presunta somma di L. 76,270. Deposito L. 5,000 in valuta legale.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la sistemazione del torrente S. Rocco nel tronco, della lunghezza di m. 2,445, che attraversa la bassura fra il Monte Gassino e la strada detta dei due Principati nell'Agro Nocerino, per la presunta somma di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura suddetta, si terrà un' asta per l'appalto della costruzione del 2º tronco della strada provinciale Roccadaspide-Bellosguardo-Sant' Angelo Fasanella, compreso fra la sponda destra del fiume Calore ed il cimitero di Corleto, della lunghezza di m. 18,698.67, per la presunta somma di L. 391,009. Lavori da eseguire entro mesi 30 dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Amalfi Positano-Meta, compreso fra Positano e la punta Campana presso la Marina del Furore, della lunghezza di m. 9,937.15, per la presunta somma di lire 470,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3º tronco della strada provinciale, compreso fra l'uscita dall'abitato di Alimena ed il torrente Salso, della lunghezza di m. 8,458.03, per la presunta somma di L. 255.800. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettnra di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3º tronco della strada provinciale da San Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la Serra Ammarrata e la comunale Campana-Bocchigliero presso Campana, della lunghezza di m. 13,973.32, per la presunta somma di L. 226,360. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibcra, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 7º tronco della strada provinciale Torino del Sangro-Castel di Sangro, compreso fra il ponte sul fiume Sangro sotto Fallo ed il vallone Canala, dello lunghezza di m. 7,588,80, per la presunta somma di L. 240,545. Lavori da eseguire entro mesi 30 dalla consegna. Deposito interinale L. 16,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Perano a Castiglione Messer Marino, compreso fra la Sella di Montazzoli ed il Vado Santo Egidto, della lunghezza di m. 6,287.85. per la presunta somma di L. 140,335. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1º tronco della strada provinciale Albano-Marsiconuovo, compreso fra il Cimitero di Albano e la testata destra del ponte sul Basento, nonchè della sistemazione di un tronco di strada nazionale già costruita, della lunghezza complessiva di m, 8,844, pee la presunta somma di L. 260,240. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L, 16,000, cauzione definitiva L. 26,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Paternopoli per Montella verso Acerno, compreso tra il ponticello Filettosella, dopo il ponte Serracastagna e le croci di Acerno, della lunghezza di m. 5.674.87, per la presunta somma di L. 114,505. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, dalle Provincie di Milano e Novara l'appalto del gran ponte sul Ticino a Turbigo, con fondazioni ad aria compressa, pel doppio uso della strada provinciale e della ferrovia Novara-Gallarate-Como.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di novembre 1882
e confronto coi definitivi di novembre 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri { in esercizio	3.634	3.571	63	—
Media { in esercizio	3.584	3.569	15	—
Viaggiatori	3,578,837.02	3,419,166.65	159,670.37	»
Bagagli e cani	161,928.18	162,853.24	»	925,06
Merci a grande velocità	1,058,388.27	966,389.67	91,998.60	»
Merci a piccola velocità	5,504,861.63	5,048,620.74	456,240.89	»
Totale dei prodotti ferroviari	10,304,015.10	9,597,030.30	706,984.80	»
Navigazione sul lago di Garda	8,887.—	10,877.75	»	1,990.75
Totale del mese	10,312,902.10	9,607,908.05	704,994.05	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *novembre*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	39,627,793.37	40,609,591.29	—	981,797.92
Bagagli e cani	1,746,607.—	1,758,100.77	—	11,493.77
Merci a grande velocità	10,149,640.17	9,941,303.87	208,336.30	—
Merci a piccola velocità	53,606,879.14	52,117,598.48	1,489,280.66	—
Totale dei prodotti ferroviari	105,130,919.68	104,426,594.41	704,325.27	—
Navigazione sul lago di Garda	114,139.70	115,268.60	—	1,128.90
Totali dal 1° gennaio	105,245,059.38	104,541,863.01	703,196.37	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di novembre	2,835.45	2,687.49	+ 147.96	+ 5.51
Prodotti totali	29,333.40	29,259.34	+ 74.06	+ 0.25

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1882.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	537,776.65	340.36
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	434,600.55	297.67
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+120.—	+ 103,176.10	+ 42,69
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,549.82	24,334,549.15	15,701 53
Introiti corrisp. nel 1881	1,450.47	24,205,364.40	16,687 95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 99.35	— 129,184.75	- 986.42
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	250,208.05	187.00
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	217,709.10	164 43
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 32,498.95	+ 22.57
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	11,982,111.78	8,955.24
Introiti corrisp. nel 1881	1,300.03	11,121,951.05	8,555.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 37.97	+ 860,160.73	+ 400.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,784,07	12,637,04	9,060,68
Piccola Velocità	8,334,05	396,23	4,534,32
Totali	37,118,12	13,033 27	13,595,00

Strade Ferrate Romane

41ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *ottobre* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,686	686,817.39	21,241.27
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	650,966.35	20,192.29
Differenza { in più	5	35,851.04	1,048.88
Differenza { in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 ottobre 1882	1,683.288	25,152,133.82	19,003.22
Periodo corr. 1881	1,681.000	25,352,373.72	19,180.58
Aumento	2,288	—	—
Diminuzione	—	200,239.90	177.36

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1° maggio 1882.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di agosto 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,660.94	36,308.79	4,867.62	50,837.35
Bagagli e cani	160.84	792.55	207.13	1,160.52
Merci a grande vel.	870.11	5,639.94	574 89	7,084,94
Merci a piccola vel.	10,688.10	30,654.19	4,916.34	46,258.63
Introiti diversi	550.49	798.40	346.86	1,695.75
Totale	21,930.48	74,193 87	10,912 84	107,037.19

A N N U N Z I

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 22 gennaio 1883, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **nona** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **diciassettesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1883, sono di 26 Azioni e di 87 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1883.

Milano, 16 dicembre 1882.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. su l*Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotì* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifila* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 349 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4938
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 545 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale fisso, mobile e minuto per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

G. Parlani Dirett. propr. e resp.

Anno XVI. Mercoledì 17 gennaio 1883. N. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti. — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE nel 1881

(Continuazione — V. n. 2).

(Seguito del Capo III dei *Ceuni sni Seraizii diversi*). — Rispetto ai *ritardi*, risulta che i casi di ritardi dei treni oltrepassanti i limiti di tolleranza consentiti dal regolamento, costatati nelle Stazioni principali delle nostre reti in rapporto al numero dei treni diretti, omnibus e misti arrivati alle Stazioni medesime durante il 1881, sommarono a 12,428, così ragguagliati:

Alta Italia	4.96	per cento
Romane	3.62	»
Meridionali	3.62	»
Calabro-Sicule	5.80	«
Sarde	2.30	»
Totale	4.51	»

Quanto agli *accidenti* più gravi, partitamente descritti in questo capitolo colle relative conseguenze, dobbiamo limitarci ad indicare che per le Ferrovie dell' Alta Italia ne sono registrati 13, per le Romane 1, per le Meridionali 3, per le Calabro-Sicule 4, e per le Sarde 4.

Rispetto ai *reclami*, nel 1881 il loro numero fu in sensibile aumento sulle Ferrovie dell' Alta Italia in confronto del 1880, ma dipendenti in gran parte da cause precarie, e soprattutto circa l' arrivo delle merci, in seguito all' aumento ognora crescente del traffico.

Sulle altre reti, i reclami non furono in maggior proporzione degli anni decorsi, tutti di lieve importanza, e riguardanti avarìe e ritardi negli arrivi delle merci a destinazione.

Le *liti* riflettenti l' esercizio propriamente detto, cioè per avarìe, manomissioni, o perdite di merci, rifiuti di pagamento, ecc., pel 1881 risultano come segue:

RETI	pendenti al 1.o gennaio 1881	introdotte nell'anno	vinte	perdute	transatte	rimaste al 31 dicembre 1881
Alta Italia	240	384	171	27	103	323
Meridionali	31	21	6	»	11	35
Calabro-Sicule	4	7	1	1	2	7

Gl' indennizzi poi pagati dall' Amministrazione delle due ultime reti, in seguito a reclami per l' esercizio, furono i seguenti:

RETI	Numero dei reclami	PAGATI		rimasti sospesi	Totale lire
		a carico dell' Amministraz.	a carico di terzi od agenti		
Meridionali......	1,546	8,697.66	8,979.15	481.30	18,158.11
Calabro-Sicule..	358	2,638.67	3,480.60	2,848.27	8,967.54

Finalmente, in quanto alle *tariffe e servizii cumulativi*, durante il 1881 vennero fatti parecchi cambiamenti alle tariffe e condizioni dei trasporti ferroviarii in vigore nel 1880, tanto pel servizio interno sulle singole reti italiane, quanto pel servizio cumulativo fra le reti stesse e le ferrovie straniere. Anche qui noi dobbiamo limitarci ad alcuni cenni generali.

Anzitutto devesi notare il nuovo regolamento pel porto delle materie infiammabili ed esplodenti, a‑ il 22 giugno, ed attuato il 1° agosto contempo‑

sulle reti principali italiane, nonchè sulle linee di minore importanza. Questo regolamento è diviso in due parti distinte: la prima comprende il regolamento e la tariffa propriamente detti; la seconda contiene le istruzioni per l'applicazione del detto regolamento e della tariffa relativa.

Le Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali avendo messo in circolazione sulle proprie reti dei vagoni coperti di nuova costruzione e della portata di 12 tonnellate, pel trasporto di merci e bestiami, proposero di applicare ai trasporti coi detti vagoni una tassa chilometrica alquanto superiore a quella vigente pei vagoni di 10 tonnellate. Questa modificazione alle tariffe generali e speciali, approvata con decreti del 31 marzo e 5 settembre, con apposite norme pel carico e per la tassazione dei detti trasporti con vagoni da 12 tonnellate, andò in vigore sulla rete dell'Alta Italia il 1° giugno, e sulla rete Meridionale il 1° ottobre 1881.

Furono pure approvate alcune disposizioni relative alla provvigione sugli assegni gravanti le spedizioni di merci, nonchè alla provvigione sulle anticipazioni di spese gravanti le spedizioni medesime: e ritenuta la convenienza di facilitare il traffico delle derrate alimentari sulle ferrovie italiane, fu studiato, d'accordo tra il Ministero e le tre principali Amministrazioni ferroviarie del regno, un progetto di tariffa, tenendo conto dei criterii svolti dalla Commissione all'uopo nominata con decreto del 14 gennaio 1880. Sottoposto quindi tale progetto alla stessa Commissione, venne da essa giudicato attuabile in via di esperimento, salvo ad introdurvi in seguito i miglioramenti che si sarebbero ravvisati necessarii. E la detta tariffa, approvata con decreto del 24 giugno 1881, è entrata in vigore coll'11 luglio, tanto in servizio interno, quanto in quello cumulativo. Però circa i risultati della medesima, trattandosi di un periodo di tempo relativamente breve, non è possibile ancora formarsi un concetto della influenza che essa può esercitare sul traffico in genere delle derrate alimentarri.

Nondimeno da un prospetto statistico allegato rilevasi quale sia stata l'importanza dei trasporti eseguiti sulle nostre ferrovie, in base alla detta tariffa, dall'11 luglio al 31 dicembre 1881.

Le spedizioni in servizio interno sommarono a. . . . . quint. 71,333
e quelle in servizio cumulativo a . . . » 8,685

In totale quintali 80,018

I vagoni occupati sommarono a 995 (cioè 888 in servizio interno e 107 in servizio cumulativo), e quindi il carico medio per vagone ascese ad 80 quintali (cioè 80 pel servizio interno ed 81 pel cumulativo).

Il prodotto complessivo fu:
pel servizio interno di . . . . . . L. 125,050.76
e pel servizio cumulativo di . . . . » 27,128.32

In totale L. 152,179.08

cioè L. 0,4898 per vagone-chilometro e L. 0,0766 per tonnellata-chilometro.

Se i trasporti effettuati in base alla suddetta tariffa speciale non raggiunsero ancora quello sviluppo che se ne poteva attendere, ciò deve attribuirsi specialmente alla concorrenza degli analoghi trasporti a vagone completo, fatta sulle ferrovie dell'Alta Italia dalle Ditte Cirio di Torino ed Oggioni di Milano, e sulle ferrovie Meridionali e Calabresi col mezzo dei vagoni refrigeranti.

Infatti, da un prospetto statistico allegato risulta che i vagoni spediti nel 1881 per conto della Ditta Cirio ascesero a 4,834, e quelli per conto della Ditta Oggioni a 2,348, e quindi in totale a 7,182, così suddivisi: per le Stazioni italiane 2303, per la Francia 1,297, per la Svizzera 222, pel Belgio ed Olanda 765, per la Germania 1,049, per l'Austria-Ungheria 783, e per l'Inghilterra 813.

In quanto ai detti vagoni refrigeranti sulle ferrovie Meridionali e Calabresi, approvati colla legge del 29 maggio 1879, quell'Amministrazione stipulò apposita Convenzione, in data del 17 giugno detto anno, colla Ditta Cirio; ed il risultato ottenutone nel biennio 1880 e 1881 rilevasi da un prospetto così riassunto:

	1881	1880	Differenza
Vagoni spediti . . . . N.	2,217	1,903	+ 314
Percorrenza complessiva dei vagoni . . . . . chil.	1,506,160	1,072,772	+ 233,388
Prodotto complessivo . lire	351,419.22	315,536.73	+35,912.49
Prodotto medio per vagone chilometro . . . . »	0.2691	0.2945	— 0.0254
Prodotto medio per quintale-chilometao . . . . »	0.0631	9.0032	— 0.0001

Dopo ciò, si notano parecchie altre modificazioni di minore importanza alle tariffe pel servizio interno e cumulativo sulle varie reti; ma noi dobbiamo limitarci ad accennare che fra gli studii compiutisi nel 1881, allo scopo di migliorare le condizioni dei trasporti ferroviarii, vi fu quello concernente l'unificazione ed il generale riordinamento delle tariffe. L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, anche a nome delle Romane e Meridionali, presentò un progetto di regolamento e tariffa generale, che trovasi ancora allo studio dei tre Ministeri competenti.

Tale regolamento-tariffa, per quanto concerne le tasse di trasporto e la loro applicazione, è informato al principio della differenzialità dei prezzi col cumulo delle percorrenze sulle diverse reti; e per ciò che riguarda la responsabilità della Ferrovia, è basato in gran parte sulle disposizioni degli attuali regolamenti modificate secondo il risultato dell'esperienza, e sui principii accolti nella Conferenza internazionale di Berna, di cui si è già a lungo parlato nel nostro giornale.

Accennata infine l'estensione data, sulle varie reti, ai biglietti di andata e ritorno ed a quelli di abbonamento, nonchè ai viaggi circolari; e le facilitazioni accordate ai veterani, ai membri di alcune Società ginnastiche ed agli indigenti italiani che rimpatriano dall'estero (in riserva di estenderle anche a favore degl'indigenti esteri, che rimpatriano a cura dei rispettivi Consolati), si notano gli studii fatti e le conferenze tenute fra i rappresentanti della Società di navigazione Rubattino e Florio e quelli delle Ferrovie italiane per tracciare le basi di un completo servizio cumulativo ferroviario marittimo. Sopraggiunte parecchie difficoltà nel concretare le tariffe e le coincidenze, mirando le Ferrovie a riserbare a sè la corrente dei trasporti nel senso longitudinale rispetto alla

configurazione della nostra penisola, mentre i piroscafi vorrebbero invece attrarre a sè i trasporti da e per i porti più settentrionali, le accennate trattative non riuscirono ancora ad un risultato pratico, ma confidasi che ciò si possa ottenere in breve.

Parlando poi dei trasporti in *servizio cumulativo internazionale*, s'indicano alcuni provvedimenti adottati durante l'anno pel servizio italo-francese sulle due linee di Modane e Ventimiglia, pel servizo italo-franco-svizzero ed italo-svizzero-sudbadese, pel servizio italo-germanico ed austro-ungarico, e pel servizio di corrispondenza con le Poste austriache e svizzere.

Seguono quindi i prospetti indicanti i trasporti a grande a piccola velocità, effettuati pel detto servizio cumulativo internazionale, distinti per direzione e provenienza, per transito e categoria di merci, e confrontati con quelli dell'anno precedenti. Senza poter noi riferire tutte le cifre relative, rileviamo dall'accennato confronto, che la esportazione per le merci e derrate, a grande e piccola velocità, presenta in complesso una lieve differenza. Però nei trasporti del bestiame si è verificata una notevole diminuzione nell'esportazione per la Francia dal transito di Modane.

Al contrario, l'importazione delle merci a piccola velocità presenta un notevolissimo aumento, al quale principalmente concorsero le derrate coloniali e drogherie, i filati e tessuti, i prodotti dell'industria metallurgica, i combustibili, il legname greggio, i materiali da costruzioni, ed i trasporti per conto dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Infine, il trasporto della *Valigia anglo-indiana* si effettuò nel 1881 colle stesse norme e regolarità degli anni scorsi, e presenta le cifre indicate nel seguente prospetto:

		Viaggi	Viaggiatori	Bagagli, Colli	Valigie Postali			
		N.	N.	N.	Inglesi	Francesi	Olandesi	Totale
Da Bologna a Brindisi Totale	1881	52	1155	2196	26,589	1710	602	28,901
	1880	51	995	1889	21,820	1487	457	23,764
	1879	52	809	1358	11,990	1307	420	13,717
Da Brindisi a Bologna Totale	1881	53	1027	1647	7,875	736	186	9,797
	1880	52	1075	1641	8,460	606	174	9,240
	1879	51	844	1241	4.426	591	114	5,131

(Continua).

ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO nel 1884

La *Gazzetta Ufficiale* dell'11 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto:

UMBERTO I
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli atti del Comitato generale e del Comitato esecutivo dell'Esposizione generale italiana da tenersi a Torino nel 1884;

Visto l'articolo 2 del Codice civile:

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari di agricoltura, industria e commercio,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Il Comitato generale costituitosi in Torino il 6 dicembre 1881, sotto la presidenza di S. A. R. il Duca d'Aosta, rappresentato dal Comitato esecutivo costituito nello stesso giorno, per eseguire nel 1884 in quella città una Esposizione generale nazionale, è riconosciuto come Ente morale.

Art. 2. Il Comitato generale ed il Comitato esecutivo della Esposizione sono retti dall'unito Statuto, che è approvato, visto e sottoscritto, d'ordine nostro, dal Ministro proponente, e dalle disposizioni indicate negli articoli seguenti.

Art. 3. Al Comitato esecutivo, come trovasi presentemente composto, verranno aggiunti due membri nominati dal Comitato generale.

Art. 4. Il Comitato generale è convocato dal suo presidente.

Art. 5. Il Comitato esecutivo rende il conto della sua gestione al Comitato generale.

Le norme seguite finora per la gestione economica della Esposizione saranno dal Comitato esecutivo raccolte in un regolamento. I contratti continueranno a stipularsi con le forme stabilite dal regolamento per la Contabilità generale dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1882.

UMBERTO.

BERTI.

Visto, *Il Guardasigilli* G. ZANARDELLI.

STATUTO *del Comitato generale e del Comitato esecutivo per la Esposizione generale italiana in Torino nel* 1884.

Art. 1. Nel 1884, e nei giorni che verranno ulteriormente stabiliti, avrà luogo nella città di Torino una Esposizione generale dei prodotti del lavoro nazionale.

Art. 2. L'Esposizione è fatta per cura del Comitato generale costituitosi nella seduta delli 6 dicembre 1881, e composto non solo delle persone che hanno preso parte alla sua costituzione, ma di quelle benanco che il Comitato medesimo riconosca, per l'efficacia della loro cooperazione, degne di maggiore considerazione.

Art. 3. Il Comitato generale è rappresentato da un Comitato esecutivo.

Il Comitato esecutivo convoca il Comitato generale, e dà esecuzione alle sue deliberazioni; propone l'aggiunta di nuovi membri al Comitato generale; dà i provvedimenti necessarii per la custudia e la gestione dei fondi; ordina e dirige gli Ufficii amministrativi; veglia alla esecuzione dei lavori, e compie tutti gli atti necessarii all'attuazione ed al buon esito della Esposizione.

Art. 4. I fondi raccolti dalla pubblica soscrizione ed i proventi d'ogni altra natura saranno, a cura del Comitato esecutivo, versati nelle Casse di uno degli Istituti di credito della città di Torino.

Le spese deliberate dal Comitato esecutivo saranno pa-

gate per mezzo di mandati sottoscritti dal presidente o da un membro del Comitato medesimo, a tal uopo designato da esso.

Art. 5. All'opera del Comitato esecutivo verrà aggiunta quella di Commissioni speciali.

Le Commissioni speciali saranno composte dal Comitato esecutivo in quel numero di membri che corrisponda alla importanza dei lavori, ai quali esse sono invitate ad attendere.

Art. 6. Il còmpito delle Commissioni speciali è quello di studiare e formulare i piani, progetti, regolamenti, e compiere ogni altro lavoro di preparazione e di ordinamento, che si riferisce alla parte speciale a ciascuna di esse affidata.

Il Comitato esecutivo potrà farsi rappresentare alle adunanze della Commissione speciale.

Art. 7. Le Commissioni speciali sono convocate e presiedute dal loro presidente, ed in assenza, da un vicepresidente.

Le loro deliberazioni saranno presentate per iscritto al Comitato esecutivo.

Art. 8. In caso d'urgenza, ed essendo assenti il presidente ed il vicepresidente, le Commissioni speciali possono essere convocate direttamente dal Comitato esecutivo.

Art. 9. Le Commissioni speciali sono per ora stabilite in numero di 11, e sono:

Commissione di finanza;
Id. tecnica;
Id. per le industrie meccaniche;
Id. per le industrie manifatturiere;
Id. per le industrie estrattive;
Id. per le industrie agricole;
Id. per l'arte antica e moderna;
Id. per le produzioni scientifiche e letterarie;
Id. per gli Istituti di previdenza e di pubblica assistenza;
Id. per la didattica;
Id. per i festeggiamenti.

Art. 10. I presidenti delle Commissioni saranno aggiunti al Comitato esecutivo, e prenderanno parte a tutte le deliberazioni del Comitato medesimo, che si riferiscano alle materie speciali di competenza di ciascuna Commissione.

Art. 11. Il Comitato esecutivo, oltre il programma generale dell'Esposizione, stabilirà il programma speciale dei lavori per le singole Commissioni.

Art. 12 I fondi necessarii per l'Esposizione sono raccolti mediante sottoscrizione di Azioni rimborsabili da lire 100 e di oblazioni a fondo perduto.

Art. 13. Le Azioni saranno rimborsate col fondo attivo netto, che risulterà dagl'introiti d'ogni genere, dopo la liquidazione finale e pagamenti delle spese e passività di ogni sorta incontrate dal Comitato.

Se la rimanenza attiva non bastasse al rimborso integrale delle Azioni, il riparto ne sarà fatto in ragione proporzionale.

Art. 14. Il pagamento delle somme offerte a fondo perduto sarà fatto contemporaneamente all'offerta, salvo speciali accordi.

Le offerte non saranno pubblicate che a misura degli incassi.

Art. 15. Il pagamento delle somme sottoscritte per Azioni si potrà eseguire in cinque rate eguali.

La prima rata si paga entro due mesi dalla sottoscrizione senza preavviso, e le altre successivamente di tre in tre mesi, a richiesta del Comitato.

Art. 16. L'azionista, che manca all'obbligo di pagare qualche rata, perde ogni diritto al rimborso delle rate già versate.

Il nome degli azionisti morosi al pagamento sarà pubblicato, previo avviso con lettera, dieci giorni prima della pubblicazione.

La pubblicazione avrà luogo senza pregiudizio dell'azione giuridica per l'incasso, che potrà essere promossa dal presidente del Comitato esecutivo.

Art. 17. I versamenti si potranno fare presso le Casse pubblicamente autorizzate dal Comitato esecutivo.

Art. 18. Contro rimessione delle ricevute constatanti il pagamento di tutte le cinque rate di ciascuna Azione, verrà rilasciato dal Comitato il titolo definitivo.

I diritti di bollo del titolo sono a carico dell'azionista.

Art. 19. I titoli definitivi sono nominali ed indivisibili.

Art. 20. L'ingresso all'Esposizione non compete che al titolare primitivo dell'Azione. Però ogni azionisti od oblatore di somma non minore di lire *cento* avrà diritto ad un biglietto personale permanente d'accesso alle gallerie della Esposizione nei giorni ed ore di ordinario accesso del pubblico.

Art. 21. Gli azionisti firmatarii di più Azioni potranno richiedere al Comitato un numero di biglietti personali, non maggiore di quello delle Azioni sottoscritte, per i membri con essi conviventi della loro famiglia.

Eguale domanda potrà essere fatta per i comprincipali di Ditte, o gli amministratori di Società, in ragione sempre del numero delle Azioni sottoscritte.

Art. 22. I biglietti per le persone della famiglia e per i consoci dovranno essere chiesti contemporaneamente a quello pel sottoscrittore, all'atto del ritiro delle Azioni liberate, designando i nomi delle medesime.

Non si avrà riguardo a richieste posteriori.

Art. 23. Chiunque ceda od impresti ad altri il proprio biglietto, perderà senz'altro il diritto all'accesso gratuito nelle gallerie, ed il suo biglietto sarà ritirato od annullato, senza possibilità di reclamo; perderà inoltre il diritto al rimborso delle Azioni sottoscritte.

Art. 24. I biglietti saranno consegnati al richiedente dopo la completa liberazione delle Azioni sottoscritte, mediante presentazione della fotografia del titolare del biglietto, il quale dovrà apporre in calce al ritratto la propria firma, e sottostare a quelle speciali discipline, che saranno sancite dal Comitato esecutivo per garantire la regolarità del servizio.

Roma, addì 21 dicembre 1882.

Visto d'ordine di S. M.
Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
BERTI.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(Continuazione — Vedi N. 2).

Leggi di Ohm. — 1. « L'intensità della corrente è direttamente proporzionale alla forza elettromotrice che tende « a condurre la corrente nel filo del circuito, ed è inversamente proporzionale alla resistenza che tutto il circuito offre al passaggio della corrente ».

Supponiamo che si abbia una macchina dinamo-elettrica od una batteria di pile, e che si mandi una corrente in un filo, ove sono introdotte delle lampade, p. es. ad incandescenza, che offrono una certa resistenza al passaggio della corrente. Per mantenere questa corrente, nonostante la resistenza, è necessaria una certa forza. Ora, dicesi *forza elettromotrice* questa forza occulta del generatore o delle pile, la quale fa sì che la corrente percorre il circuito. Se attraverso lo stesso circuito si desidera far passare una corrente di forza doppia, allora bisogna applicare una forza elettromotrice doppia, il che si ottiene, o raddoppiando il numero dei giri della macchina dinamo-elettrica, o, nel caso di una batteria di pile, raddoppiandone il numero.

L'unità di misura della forza elettromotrice dicesi *volt*, ed in pratica corrisponde approssimativamente alla forza elettromotrice di un semplice *elemento* Daniell.

L'unità di misura della resistenza elettrica denominasi *ohm*, che approssimativamente ha il valore della resistenza offerta da 100 *yarde*, ossia 915 metri circa di filo ordinario da telegrafi.

L'unità di misura per le correnti di diversa intensità dicesi *ampère*.

La forza elettromotrice di 1 volt, applicata per far passare la elettricità in un circuito la cui resistenza è di 1 ohm, produce una corrente la cui intensità è 1 ampère.

Nelle lampade ad incandescenza la resistenza varia da 130 ohm (Swan) a 35 (Edison). L'intensità poi è di poco superiore ad 1 ampère.

2. « L'intensità di una corrente in *ampère* trovasi, dividendo il numero di *volt* della forza elettromotrice per » il numero di *ohm* della resistenza del circuito ».

Questa è un'altra espressione della legge di Ohm.

Da questa legge segue che, se da un circuito si fa una derivazione, la corrente passerà in maggior quantità pel filo che presenterà minore resistenza. Infatti, le intensità delle correnti che passano per i due fili dovranno essere inversamente proporzionali alle relative resistenze dei due fili.

Quando la corrente elettrica trova una resistenza nel circuito, una parte dell'energia è impiegata per superare tale resistenza; e questa energia si rende palese aumentando la temperatura del filo nel punto ove si ha la resistenza.

Quanto più grande è la resistenza, altrettanto maggiore è la quantità di calore sviluppato da una corrente di eguale intensità. Se la corrente è più intensa, maggiore è la quantità di calore sviluppata, poichè l'effetto è proporzionale all'intensità della corrente moltiplicata per sè stessa. Una corrente di 1 ampère, che passa attraverso una resistenza di 1 ohm, si trovò sviluppare 15 calorie ad ogni minuto. Una corrente di 2 ampère, che passa attraverso la stessa resistenza di 1 ohm, produrrà $2 \times 2 = 4$ volte più di calore, ecc.

Questa importante relazione fra la resistenza, l'*intensità* della corrente ed il calore prodotto, è conosciuta sotto il nome di legge di *Joule*. Essa può essere così espressa:

« La quantità di calore sviluppata da una corrente » passando per una resistenza, è proporzionale alla resi» stenza, al quadrato dell'intensità della corrente, ed al » tempo durante il quale ha luogo il passaggio della » corrente ». —

Ciò premesso, veniamo ad indicare come sieno fatti i conduttori adoperati dall'Edison per la canalizzazione della corrente.

Questi conduttori possono distinguersi in tre categorie:

1) Conduttori principali, che trasportano tutte le correnti nelle vie;

2) Conduttori per le derivazioni dalla condotta principale alle case;

3) Conduttori semplici nell'interno degli edifizii.

I conduttori principali sono costituiti da due sbarre di rame, la cui sezione è un segmento di circolo. Essi vengono introdotti nel centro di un tubo di ferro, ove sono mantenuti alla distanza voluta e sempre centrale da pezzi isolanti, posti a regolari intervalli e formati convenientemente perchè si adattino alla forma del tubo e ricevano le due sbarre di rame. Gl' intervalli fra due successivi sostegni sono ripieni di una composizione bituminosa ed isolante, che soddisfa alla triplice condizione: *a*) di mantenere le sbarre di rame nel mezzo del tubo; *b*) di servire come materia isolante, che protegge il conduttore dall'umidità; *c*) di riempiere il tubo in modo che questo, nella messa in opera per la canalizzazione nelle strade, possa esser piegato sotto qualunque angolo, senza che sia alterata la figura della sua sezione trasversale e la disposizione delle parti che vi sono contenute.

Come si può capire, le sbarre di rame, lunghe da 4 a 6 metri, tendono ad allungarsi aumentando la temperatura, ed accorciarsi al decrescere della medesima; quindi è necessario permettere queste variazioni di lunghezza. Ciò fece l'Edison per mezzo di apposite cassette di ghisa, a cui fan capo due rami del conduttore, che è in quel punto interrotto. La continuazione del circuito è ottenuta da pezzi di rame foggiati ad *U*, alle cui braccia si attaccano le estremità del conduttore. Gli allungamenti e gli accorciamenti del conduttore non fanno che stringere od aprire le braccia dell'*U* di rame, senza che si abbia un'interruzione nella corrente, oppur qualche guasto nel conduttore.

Queste cassette di dilatazione servono anche per fare le diramazioni da una strada principale alle secondarie trasversali. In questo caso i conduttori hanno la stessa forma del principale, però la sezione trasversale delle sbarre di rame è minore.

I conduttori della 2° qualità sono fili di rame ricoperti di gutta percha, oppure di piombo.

Finalmente i conduttori della 3ª specie sono fili sottili

ricoperti con filo di cotone o di seta, come quelli pei campanelli elettrici.

Ogni circuito derivato è protetto da un subitaneo aumento nella intensità della corrente mediante un filo di sicurezza, il quale non è che un breve tratto di filo di piombo, attraverso il quale deve passare tutta la corrente che vuolsi derivare dal circuito. Fino a che la corrente mantiensi alla sua intensità normale, quel filo funziona come una semplice porzione del conduttore. Però la sua sezione trasversale è determinata in modo che il filo è incapace di trasmettere con sicurezza una corrente superiore a quella che può far funzionare il circuito di derivazione. Quando l'intensità della corrente è aumentata, il filo di piombo si fonde, e così la derivazione nel circuito rimane interrotta.

Questo apparecchio di sicurezza è applicato non solo ad ogni derivazione del circuito principale nei secondarii, ma anche a qualunque circuito derivato, in cui sia contenuto un certo numero di lampade.

L'intensttà della corrente prodotta dal generatore è regolata in modo corrispondente al lavoro ch'essa è chiamata a produrre; e ciò operasi variando la resistenza del circuito eccitatore del campo magnetico, per modo da proporzionare l'intensità del campo stesso alla corrente richiesta per alimentare le lampade del circuito.

Un apparecchio speciale venne a tal uopo studiato dall'Edison, e, come già si disse più innanzi, le irregolarità nell'intensità della corrente vengono manifestate per mezzo di segni ottici, e la correzione viene conseguentemente fatta a mano da un operaio a ciò preposto.

L'Edison volle, colla forma da darsi ai sostegni delle lampade, scostarsi il meno possibile da quelli ordinariamente adoperati per il gas. Quindi vediamo per l'illuminazione elettrica adoperati lampadarii, braccia a snodo semplice e doppio, candelieri mobili, ecc. Persino nell'accendere o spegnere le lampade, l' Edison si avvicina a quanto si fa per il gas, perchè ogni lampada è munita di una chiavetta o robinetto, che, girando in un senso, chiude il circuito e fa accendere la lampada, e girando in senso opposto, interrompe il circuito, e la lampada si spegne. Questi interruttori sono studiati appositamente per evitare le scintille al momento dell' apertura o chiusura del circuito.

Ma un altro apparecchio molto ingegnoso viene adoperato dall' Edison nel suo sistema di illuminazione; esso è il *contatore*, destinato a misurare la quantità di elettricità consumata in ogni circuito.

Il principio del funzionamento pel *contatore elettrico* dipende dal fatto, che il peso del metallo depositato per unità di tempo in un bagno galvanoplastico per via dell'elettrosi, è proporzionale alla quantità d'elettricità che è passata nel bagno durante quel tempo, od in altre parole, all'intensità della corrente. E siccome questo deposito per via elettrica è uguale in tutti i punti del circuito, ne segue che, mettendo una pila elettrica in una parte del circuito, la quantità d'elettricità trasmessa dalla pila in un determinato tempo può esser misurata, osservando la quantità d'elettricità depositata durante questo medesimo periodo di tempo.

Il contatore d'Edison, collocato presso ogni consumatere, consta generalmente di due pile elettriche, di cui una può trasmettere una quantità di elettricità maggiore che l'altra, sempre però rimanendo costante il loro rapporto reciproco. Le due pile sono messe in una cassetta di ghisa, la quale ha due piani; nel superiore sono le due pile, e nell'inferiore vi ha una lampada, il cui ufficio è di accendersi e riscaldare la cassetta, non appena la temperatura si abbassi.

Nei primi contatori di Edison, la soluzione contenuta nelle pile era il solfato di rame, mentre gli elettrodi erano di rame puro.

Attualmente la soluzione è fatta con un solfato di zinco, e gli elettrodi sono di zinco; con ciò la polarizzazione è ridotta al minimo, e quindi si ha la probabilità di risultati più esatti.

Le due pile sono eguali nella forma; però in una di esse, durante l'unità di tempo, passa una quantità di elettricità quadrupla che nell'altra; e quindi la quantità di zinco depositato sugli elettrodi nell'unità di tempo è in una pila quadrupla che nell'altra.

La ragione per cui si mettono due pile si è per esercitare un controllo, tanto pegli ispettori ordinarii della Compagnia, quanto pei consumatori. Una delle pile è accessibile al consumatore ed agli ispettori ordinarii, mentre l'altra non è visibile che in caso di visita straordinaria. Siccome l'azione elettrica non può avvenire che quando ambidue le pile sono in circuito e che allora la proporzione reciproca della parte depositata deve rimaner costante, così ne segue che, se anche si alterasse il peso dello zinco nella pila libera, resterebbe sempre l'altra a testimoniare la vera quantità di materia depositata.

Il calcolo si fa ad un tanto per *weber* (*).

Si sa che un *weber* in un'ora fa depositare 1,336 milligrammi di zinco; quindi, se chiamiamo P l'aumento del reoforo di zinco dall'ultima visita ad un'attuale, noi avremo che il numero di *weber* passati sono espressi da

$$\frac{P}{1,336}$$

L'altro apparecchio dell'Edison, facente parte del suo sistema d'illuminazione, è il contatore nell'officina ove producesi l'elettricità.

L'apparecchio consiste in due grandi pile elettrolitiche, ognuna delle quali contiene una soluzione di solfato di rame, entro cui è poi immerso un cilindro di rame vuoto. Dentro questo cilindro è sospeso all'estremità dell'albero di una sensibile bilancia un altro cilindro di rame. I due cilindri in ogni pila costituiscono gli elettrodi di un bagno galvanoplastico; e secondo che la corrente traversa le pile in una direzione od in quella opposta, il rame verrà trasportato dal cilindro fisso a quello sospeso e viceversa, poichè gli accoppiamenti sono così fatti che, mentre l'apparato deposita rame nel cilindro sospeso di una pila, viene invece esportato il metallo del cilindro sospeso dell'altra pila; quindi uno dei cilindri diventa più pesante, mentre l'altro si alleggerisce.

(*) Fino all'epoca dell'Esposizione di Parigi era ancora in uso il *Weber* come unità di intensità della corrente; ma oggidì il Congresso fissò che tale unità si chiamasse *Ampère*.

Risulta quindi chiaro che verrà un momento, in cui uno dei due cilindri diventerà più pesante dell'altro, e farà traboccare la bilancia. Quando ciò avvenga, la corrente è invertita automaticamente, e trovansi le pile in direzione opposta; quindi il processo galvanoplastico è pur invertito, il cilindro più pesante perde del rame, mentre ne acquista quello più leggero, sino a che non succeda il trabocco della bilancia dall'altro lato.

Questo processo continua fino a che la corrente passa.

Alla bilancia è collegato un contatore ordinario, che segna il numero delle oscillazioni della leva; e siccome ad ogni oscillazione corrisponde un certo peso di rame, e questo peso misura una certa quantità di elettricità che passa nel circuito, così ne segue che la quantità di elettricità può essere dedotta dal numero dei giri, precisamente come si deduce il numero dei metri cubi di gas nei contatori ordinarii.

(Continua) LIGHT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Stante l'attivazione col 1.° gennaio corrente del nuovo Codice di commercio, il Governo, mediante i provvedimenti che dalle tre principali Amministrazioni delle Strade ferrate del Regno furono recentemente pubblicati, ha intanto coordinate le disposizioni dei loro regolamenti con quelle del detto Codice. Nello stesso tempo però sarebbe stato opportunamente modificato il progetto (di cui già più volte abbiamo avuto a far cenno) per la unificazione delle tariffe e condizioni pei trasporti su tutte le ferrovie del regno, affine di allegarlo, come necessario complemento, al progetto di riordinamento dell'esercizio ferroviario, che dev'essere quanto prima presentato al Parlamento.

Essendo vivamente sentito il bisogno della unificazione legislativa su questa materia, a cui certo non provvede sufficientemente il nuovo Codice di commercio, noi facciamo voti che la medesima si compia al più presto, anche indipendentemente dal riordinamento definitivo dell'esercizio.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali avendo fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici acciocchè si proceda alla visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Termoli-Campobasso, compreso fra Larino e Casacalenda, della lunghezza di circa 12 chilometri, il Ministero stesso ha incaricato della detta visita il R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, e l'ingegnere-capo del Genio civile di Benevento.

Il tronco stesso trovasi già in condizione di essere subito aperto all'esercizio.

><

Risolta la questione del tracciato per la ferrovia da Arezzo a Fossato, la Società delle Strade ferrate complementari ha disposto per l'incominciamento dei lavori della detta linea, i quali ebbero infatti principio al cadere del dicembre p. p. sopra un tratto di 15 chilometri, a partire da Arezzo.

><

Ci scrivono da Salerno che quella Direzione tecnica governativa per le Strade ferrate ha avuto incarico dalla Superiorità di trattare colla Impresa Morosi e Calderai assuntrice dei lavori pel tronco di ferrovia da Ogliastro ad Agropoli (linea Battipaglia-Castrocucco), affine di sollecitare il più possibile l'apertura all'esercizio del detto tronco.

Sappiamo essere intendimento del Governo di procurare con ogni mezzo l'attivazione del pubblico servizio fra Battipaglia ed Agropoli; ed i provvedimenti in corso pel tronco Ogliastro-Agropoli fanno seguito a quelli già presi pel tronco che lo precede da Battipaglia ad Ogliastro. Tali provvedimenti, come abbiamo avuto occasione di accennare nel nostro numero precedente, consistono nell'incarico dato dal Governo alla Società delle Strade ferrate Meridionali di occuparsi senza dilazione della esecuzione di un ponte provvisorio di legno sul Sele, da servire pel passaggio dei treni in attesa del compimento del ponte definitivo.

><

La Società per le ferrovie del Ticino, deliberataria, dalla Provincia di Pavia, della costruzione e del l'esercizio delle sottonotate linee di tramvia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti esecutivi, per ottenere l'autorizzazione della trazione a vapore.

Le linee di cui sopra sono: Pavia-Cava Manara-Carbonara-Garlasco-Tromello-Mortara; Garlasco-Dorno-Sannazzaro; Vigevano-Tromello; Vigevano-Cassolnuovo; Ottobiano-Tromello; Mortara-Lomello-Pieve del Cairo; Pavia-Villanterio per Sant'Angelo Lodigiano.

><

Ci scrivono da Sassari informandoci sul modo con cui procedono i lavori del tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci, in corso di esecuzione a cura della Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde.

I movimenti di terra son eseguiti, sia pei riempimenti, che pegli sterri, nella misura di circa il quarto del loro cubo totale.

Delle 63 opere d'arte progettate lungo il tronco, 26 trovansi già ultimate, e 12 sono in corso di avanzata costruzione.

Delle case cantoniere pel personale di guardia, previste in numero di 15, 7 sono già compiute.

Anche i fabbricati per le Stazioni sono iniziati, e l'armamento trovasi posato per circa 2 chilometri e mezzo a partire da Terranova. Tutto il materiale per armare la strada è già provvisto, per cui anche questo lavoro potrà seguire sollecitamente il compimento della piattaforma stradale.

Finora la Compagnia ha erogato, nella costruzione del suddetto tronco, che ha la lunghezza di chil. 22, la somma di L. 1,700,000.

Il numero medio degli operaj impiegati sui cantieri è di circa 2,200.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto ed il preventivo della spesa per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Mogliano.

Il Consiglio stesso ha approvata la Convenzione colla Ditta Henschel per l'applicazione di guarniture metalliche a locomotive; ha autorizzata la spesa ne-

cessaria per lavori di ripristinamento della linea Padova-Pontelagoscuro, danneggiata dalle inondazioni; ha sottoposto alla superiore approvazione gli schemi di contratto per l'appalto dei serramenti dei nuovi magazzeni merci nella Stazione di Ventimiglia: ed ha approvati i preventivi per rifacimenti di binarii e scambii sulle varie linee della rete, da eseguirsi durante il 1883, e preventivati in L. 3,450,000 circa.

><

Intorno al progetto del tronco della ferrovia da Legnago a Monselice, compreso fra Este e Montagnana, presentato testè all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici dall'Ufficio tecnico governativo, incaricato degli studii e lavori della predetta linea, ci giungono le seguenti informazioni.

Il detto tronco ha la lunghezza di m. 16,000, suddivisa in m. 14,600 di allineamenti retti, ed in m. 1,400 di tratte in curva, con raggio vario fra m.3,000 e m. 850.

Per quanto riflette l'altimetria, il tronco si trova in ottime condizioni, essendo assai miti le pendenze proposte, e secondando queste le ondulazioni del terreno naturale, che non presenta, in tutta la zona per la quale dovrà passare la linea, alcuna marcata accidentalità.

La spesa complessiva preventivata per le opere progettate ammonta a L. 1,070,000, delle quali per le opere da appaltare L. 640,000, per le espropriazioni e lavori in economia L. 430,000.

Dalle opere da appaltarsi è esclusa la provvista e posa in opera delle travate metalliche, la fornitura del materiale per l'armamento, e quella dei meccanismi fissi occorrenti nelle Stazioni.

Fra le opere d'arte progettate, le più importanti sono: un ponte sul canale Brancaglia di m, 40, a due luci ed a travata metallica; due ponti in muratura, uno di m. 8 e l'altro di m. 6: e due cavalcavia, il primo di m. 7 a travata metallica, ed il secondo di m. 3 in muratura. Le Stazioni da eseguirsi lungo il tronco, con gli annessi fabbricati, sono due, cioè quella di Saletto e quella di Montagnana.

><

Sul progetto di appalto del 1° tronco della ferrovia da Chivasso a Casale, della lunghezza di m. 12,340 e dello importo totale di L. 1,430,000, daremo le più interessanti informazioni nel prossimo nostro numero.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'8 al 13 corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti.

La costruzione del tronco Valsavoia-Leone, della ferrovia Valsavoia-Caltagirone;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore tra Melito, Sant'Antonio e Aversa, con diramazione da Santo Antimo a Cassandrino, nelle provincie di Napoli e di Caserta;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Forlì a Ravenna, in prosecuzione di quella da Meldola a Forlì;

La costruzione del tronco dal Rio Valentino in Antraghe sino al confine austro-ungarico a Monte Croce, sulla strada provinciale Carnica, in provincia di Belluno;

I lavori di difesa contro le inondazioni dell'Arno, occorrenti in via degli Archibusieri a Firenze;

I lavori di primordiale escavazione dello Scolo e Naviglio Bussé, da presso il ponte di Terranegra sino al sostegno Bragadina, in provincia di Verona;

La sistemazione dell'argine sinistro del Crostolo, dallo sbocco del Canalaccio Jassone al ponte del Baccanello, in Comune di Gualtieri, provincia di Reggio Emilia;

Il ripristino degli argini della fossa Polesella in Comune omonimo ed in quello di Bosaro, provincia di Rovigo;

Il rialzo e ringrosso delle arginature di Brenta Cunetta, da presso Vigonovo al passo di Corte, in provincia di Venezia;

E la sistemazione dell'argine destro di Po contro le golene di Torricella, in Comune di Motteggiana, provincia di Mantova.

Fu pure approvato il cottimo, stato a suo tempo conchiuso d'urgenza, per chiusura della rotta Marola nell'argine destro del Tartaro, in Comune di Castelnuovo Bariano, provincia di Rovigo.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta degli 11 corr., prendeva, tra le altre, le seguenti deliberazioni:

1. Approvava i lavori che appresso:

a) Modificazione e ampliamento del servizio merci alla Stazioni di Segni;

b) Costruzione della Stazione di Trastevere a Roma, secondo il nuovo progetto approvato dal Governo;

c) Costruzione del 2° binario tra Roma e S. Paolo;

d) Rifazione di una parte dell'armamento della linea Maremmana fra Grosseto e Colle Salvetti.

2. Autorizzava la provvista di acciaio per arnesi, materiali d'armamento, blocchi di pietra e pietrisco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Teramo-Giulianova. — L'incanto tenutosi il dì 23 dicembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 11 antim. del 22 corr., presso la Prefettura di Teramo, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura degli scambii e fornitura e ponitura in opera del materiale fisso delle Stazioni lungo la ferrovia Teramo-Giulianova, esclusa quest'ultima, del presunto importo di L. 41.835.

I materiali tutti, oggetto dello appalto, dovranno essere consegnati nel corso di giorni 120 dalla data dell'ordine di cominciare i lavori.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,000, ed in L. 4,200 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 170,660.70, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 2 dicembre p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla formazione della massicciata ed alla posizione in opera dell'armamento lungo la ferrovia da Teramo a Giulianova, esclusa la Stazione di Giulianova, si procederà alle ore 10 antim. del 26 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura suddetta simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 162,125.67, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo ricevuto l'ordine, per dare ogni cosa compiuta entro 150 giorni.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000, ed in L. 18,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — In seguito alla diminuzione di L. 5.11 per cento, fatta in tempo utile, sul presunto prezzo di L. 93,177, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 6 dicembre p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura del pietrisco occorrente alla formazione della intera massicciata dell'armamento nei due tronchi della ferrovia Zollino-Gallipoli, compresi fra Zollino e Soleto e fra Soleto e Galatone, e per il distendimento del primo strato della detta massicciata, si procederà alle ore 10 antim. del 26 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 88,411.93, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la consegna, per dare ogni cosa compiuta entro mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in L. 10,500 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. del 31 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento ed inghiaiamento della via e delle Stazioni sul primo tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso tra la Stazione di Parma ed il fiume Po, della lunghezza di m. 19,476.22 (esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento e dei meccanismi fissi), per la presunta somma di L. 268,020.

I lavori dovranno intraprendersi appena principiata la consegna del materiale metallico, per dare ogni cosa compiuta entro mesi sette.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in L. 27,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Adriaco-Tiberina. — Leggiamo nel *Ravennate*:

Siamo lieti di poter annunciare che dai delegati della Provincia di Ravenna, signori avv G. Camporesi e conte G. B. Manzoni, e della Provincia di Venezia, onor. avv. Pellegrini, sono partiti gli inviti alle Deputazioni provinciali perchè siano convocati i Consigli per deliberare sulla ferrovia Adriatico-Tiberina, approvando la costituzione in Consorzio delle Provincie interessate per chiedere al Governo la concessione della linea stessa.

Ferrovia Como-Lecco. — In questi giorni venne presentato alla Deputazione provinciale di Como il progetto Pensa per la ferrovia Como-Lecco, riveduto e variato a norma delle prescrizioni ministeriali. Quindi sperasi che non si frapporranno più indugi al soddisfacimento di uno dei più sentiti bisogni di quella cospicua parte della provincia.

Ferrovia Saronno-Malnate. — Dalla Società del Ticino venne presentato alla Deputazione medesima, per l'opportuno inoltro al Ministero, il progetto di dettaglio del tronco Tradate-Malnate, secondo della ferrovia Saronno-Malnate essendo già stato presentato al Miuistero il progetto del 1° tronco da Saronno a Tradate.

Disastro tramviario. — L'11 mattina, verso le 8 ore, ebbe luogo uno scontro di due convogli della tramvia Milano-Como, in una località detta le *Scalette*, fra Camerlata e Grandate. Lo scontro fu completo, perchè il treno proveniente da Milano, essendo in ritardo, scendeva rapidamente la discesa della *Cà Morta*, mentre il treno proveniente da Como saliva a tutto vapore; una curva impedendo ai macchinisti di vedersi, non si potè neppur tentare di arrestare le macchine.

L'urto fu spaventevole: il treno ascendente venne respinto buon tratto indietro, quello discendente rimase sul posto. Le due macchine hanno la parte anteriore sventrata; il vagone di 1ª classe del treno ascendente, che seguiva la macchina, è entrato profondamente nel vagone di 2ª classe susseguente. Nel treno discendente, il vagone di 1ª classe salì sulla parte posteriore della macchina, il vagone di 2ª classe si gettò sul primo, rimanendone fracassata la parte anteriore, e quello di 3ª classe rimase illeso.

In complesso, si ebbero 1 morto, certo Marinoni Angelo di Guenzate, sensale di bestiame, e 13 feriti.

La causa di questo accidente sembra essere la seguente: Di solito a Camerlata avviene l'incrociamento dei due treni ascendenti e discendenti. Ieri mattina, il treno proveniente da Milano essendo in ritardo, il capo-Stazione di Como, per guadagnare tempo, pensò di cambiare l' incrociamento da Camerlata a Grandate, e perciò telegrafò ai capi-Stazione di Camerlata e Cadorago. Ne ricevette risposta, ma, per eccesso di precauzione, volle partire esso medesimo sul treno. Intanto però il capo-Stazione di Cadorago lasciò fermare e partire il treno da Milano senza avvertire il capo-treno, nè il macchinista del cambiamento. Alla Stazione di Grandate, non essendovi telegrafo, il treno si fermò e ripartì come al solito, e poco dopo avveniva lo scontro. —

Il capo-Stazione di Cadorago venne arrestato, ma poi fu rilasciato in libertà. Pare che la responsabilità maggiore ricada sul capo-Stazione di Camerlata, il quale, benchè avvertito in tempo, lasciò proseguire il treno.

Il 13 fu ripreso, senza inconvenienti, il servizio della tramvia. La Commissione governativa, incaricata dell' inchiesta sul disastro, percorse nello stesso giorno la linea.

Ferrovia di Superga. — Nella seduta del 12 corr. del Consiglio provinciale di Torino, discutendosi il così detto *Omnibus* stradale, venne presentato un ordine del giorno dai consiglieri Daneo, Farinet ed altri per l' iscrizione nel detto *Omnibus* della ferrovia di Superga con un concorso della Provincia in L. 50,000.

Dopo breve, ma viva discussione tra i consiglieri Daneo e Sambuy, l'ordine del giorno venne rinviato alla Deputazione provinciale, affinchè possa esser preso in considerazione in altra seduta.

— Al Consiglio comunale, oggi convocato, trovasi pure all'ordine del giorno:

« Termine perentorio all'ing. Agudio per la presentazione del progetto definitivo per la ferrovia di Superga ».

Ferrovia economica Torino-Piovà-Casale. — Il Consiglio comunale di Castelnuovo d'Asti, riunitosi il 14 corrente in assemblea straordinaria, deliberava all'unanimità di accordare un sussidio di L. 40,000 alla Società Belga delle ferrovie economiche per la costruzione della ferrovia Torino-Piovà-Casale.

Viaggi militari in ferrovia. — L'*Esercito* annunzia che le sedute della Commissione incaricata di redigere il regolamento per l'applicazione della nuova Convenzione sui viaggi dei militari in ferrovia volgono al loro termine.

Tra breve i membri della detta Commissione ritorneranno alle rispettive sedi.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Allo scopo di favorire il concorso dei visitatori all'Esposizione di Belle Arti, che sarà inaugurata in Roma il 21 gennaio corrente, si rende noto che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed in seguito ad accordi presi colle Ferrovie Romane, a cominciare dal giorno 18 corrente, e fino a nuovo avviso, verranno distribuiti speciali biglietti a prezzi ridotti, di andata e ritorno per Roma.

Tali biglietti hanno la validità periodica di 15 giorni, decorrendi dalla data della loro distribuzione, e conferiscono ai portatori la facoltà di percorrere fra Pisa e Roma, a loro scelta, la via di Civitavecchia o quella di Empoli-Firenze-Chiusi, e di fermarsi in determinate Stazioni intermedie, nonchè in quelle di transito, Firenze o Pisa.

Notizie Ferroviarie Estere

Codice unico pei trasporti internazionali. — Nella seduta del 9 corr., al Consiglio federale svizzero, venne annunziato che i Governi d'Italia, d'Austria-Ungheria, d'Olanda, di Francia e della Svizzera hanno già espresso, tempo fa, la loro adesione al progetto di Convenzione elaborato in Berna nell'anno 1881, concernente l'introduzione di un unico Codice circa i trasporti per ferrovia. In seguito sono giunte le adesioni nello stesso senso da parte dei Governi del Belgio e di Russia, ed ora non si attendono più che le dichiarazioni della Germania e del granducato del Lussemburgo.

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una memoria stata pubbicata dalla Società del Gottardo, questa Società reclama dall'Impresa Favre e Comp. fr. 5,584,080.70 per le installazioni Invece l'Impresa, nella sua risposta, formula delle pretese per una somma considerevole, e domanda che vi sia compenso. La memoria della Società è accompagnata da un rapporto del sig. ing. Bridel sul modo con cui si sarebbe dovuto procedere al traforo, il quale sarebbe stato, a suo avviso, più vantaggioso Il Tribunale federale dovrà sciogliere questa imbrogliata matassa.

Traforo del S. Bernardo e del Monte Bianco — Sabbato scorso si sono riuniti in Torino i due Comitati per il traforo delle Alpi al San Bernardo ed al Monte Bianco.

Dopo lunga discussione, l'assemblea ha votato il seguente ordine del giorno proposto dal cav. Locarni, vice-presidente della Camera di commercio:

« L'assemblea, in attesa degli studii definitivi, sia tecnici, sia economici, che si dovranno compiere per il valico del Gran San Bernardo, allo scopo di stabilire un esame di confronto col valico del Monte Bianco, rimanda ogni deliberazione intorno alla fusione dei due Comitati ad epoca più opportuna, e fa voti perchè, senza ledere menomamente l'azione del Comitato pel valico del Monte Bianco, i detti studii si compiano colla maggiore sollecitudine possibile, nell'interesse generale e nell'interesse particolare della regione piemontese; disposto il Comitato del Gran San Bernardo di agire d'accordo con quello del Monte Bianco, quando, non ancora compiuti gli studii, si trattasse di procedere riuniti contro altre proposte ».

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* del 4 corr. ha pubblicato un decreto, che approva la Convenzione conchiusa tra il Governo e la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest per l'esercizio provvisorio della linea da Vitré a Fugères ed a Moidrey.

— La Compagnia della ferrovia Paris-Lyon-Mediterranée ha deliberato di ridurre la tariffa di transito dei cotoni grezzi, che da Marsiglia vanno in Isvizzera, in modo che restino inalterati i prezzi attuali, malgrado la disdetta della Svizzera per la soppressione della tariffa speciale.

Questa misura ha per oggetto d'impedire che il transito di Marsiglia sia preso da Genova per la via del Gottardo.

La stessa Società inoltre adotterà uno stesso provvedimento anche per altri generi.

— Leggesi nei giornali di Marsiglia del 14:

Ieri mattina, alle ore 7 e 11 minuti, è entrato nella Stazione di Marsiglia, proveniente da Parigi, il secondo treno d'esperimento detto *treno-restaurant*.

Questo treno diretto, che conduceva cinquanta viaggiatori, comprendeva quattro vagoni-letto, meglio conosciuti sotto il nome di *sleeping-cars*, ed un vagone-*restaurant*, analogo a quelli che circolano da parecchi anni sulle ferrovie americane.

Diciamo subito che è difficile sognare un lusso maggiore, un migliore *comfortable*. Questa vettura occupa il centro del convoglio, di cui tutti i vagoni comunicano mediante le loro piattaforme. Essa è dimezzata in due sale di eguali dimensioni, dalla cucina, dove due cuochi lavorano con grande soddisfazione gastronomica dei viaggiatori.

Ogni sala contiene due tavole a quattro coperti e due tavole a due. Ventiquattro persone possono dunque pranzare simultaneamente. Queste tavole sono accostate alle pareti del vagone, il che permette ai convitati di ammirare, mentre gustano i cibi, il panorama continuamente variato che si stende dinnanzi ai loro occhi.

La biancheria damascata e guarnita all'intorno di rosso alla russa, l'argenteria, le porcellane, i cristalli, tutto è d'un'eleganza perfetta. Uno spesso tappeto ammortisce l'effetto del trambusto, e finalmente alle larghe finestre, che s'aprono nelle pareti di ferro della vettura, sono appese magnifiche tende, il cui azzurro armonizza coll'insieme di color grigio pallido ad arabeschi del salone, dal cui centro pende un lampadario a quattro fiamme.

Ferrovia dell'Arlberg. — Al 31 dicembre p. p., la distanza percorsa dagli apparati di perforazione del tunnel dell'Arlberg ammontava a 6,801 m. corr. Siccome la lunghezza totale è calcolata in 10,270 m. corr., così restano ancora da perforare 3,468 m. corr.

Disastro in Germania. — Fu telegrafato da Magonza, 10:

Le impalcature della nuova Stazione ferroviaria in costruzione avendo ceduto, ne successe una orribile rovina. Gran numero di operaj sono rimasti uccisi e feriti. Alcuni vagoni sono rimasti schiacciati.

Ferrovie russe. — Il *Golos* annunzia che la transcaspiana è ora compiuta per 270 verste, ed insiste sulla grande importanza di questa linea, tanto sotto l'aspetto militare, che commerciale; dacchè essa permette alla Russia di concentrare rapidamente delle truppe sulla frontiera persiana, senza obbligarla a tenere una grande guarnigione ad Akkal-Tekke.

Le spese generali sono calcolate a 590,000 rubli all'anno, ma si spera che essi saranno quasi coperti colle entrate.

Ferrovia dell' Eufrate. — In seguito agli eventi d'Egitto, e per evitare ogni possibile futura interruzione commerciale attraverso il Canale di Suez, si discute ora di nuovo seriamente il progetto da lungo tempo concepito di aprire una comunicazione fra il Mar Mediterraneo ed il Golfo Persico per la valle dell'Eufrate. In un'adunanza tenuta recentemente al *National-Club* di Londra, dal signor William Andrew, venne spiegato il progetto, secondo il quale si dovrebbe costruire una ferrovia dalla baia di Iskanderun (Alessandretta), sulle coste della Siria, fino ad Aleppo, e di là un'altra linea lungo l'Eufrate fino a Balus (70 chilometri sotto Bagdad), ove il fiume diventa navigabile e condurrebbe nel Golfo Persico.

Si assicura che le spese d'impianto per tali ferrovie (1,000 chilometri) non supererebbero i 50 milioni.

Orribile attentato in America. — Il *Progresso* di Nuova York scrive:

Il capitano Mckaigh del 4° distretto di Jersey City ha riportato al Capo Murphy, che giovedì notte fu commesso un attentato per far andare in pezzi il treno passeggeri da Jersey City a Newark.

Quando la locomotiva giunse a circa cento metri dal ponte Lafayette, passò sopra un ostacolo che le impresse una scossa violenta. Il macchinista fermò il treno, ed esaminata la rotaia, trovò fra il tender ed il primo vagone una grossa spranga messa in traverso della via e tenuta ferma alle due estremità da grosse pietre sovrapposte.

Rimossa questa costruzione, si procedette ad esaminare la via un po' più in avanti, e si trovò che a dieci passi dal ponte era stato aperto un railo mobile, in guisa da far sì che un treno, che vi fosse passato, sarebbe stato inevitabilmente precipitato nel sottostante canale.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Ecco il testo della deliberazione adottata, venerdì sera, dal Consiglio comunale di Roma rispetto alla via Nazionale:

« Il Consiglio comunale, prese notizia delle osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, delibera che nel piano regolatore sia soppressa la strada succursale fra la chiesa e il già Convento del Gesù, e che, in luogo di un portico sotto il palazzo Altieri, vi si segui la demolizione della parte del palazzo stesso, necessaria ad allargare la via fino a raggiungere i metri venti ».

Lavori edilizii in Firenze. — In uno dei passati giorni si adunavano avanti l'on. Sindaco, con l'intervento di tutta la Giunta, le due Commissioni per il riordinamento del centro di Firenze. Le Commissioni sono composte del comm. Mari, del comm. Borgnini, del comm. Sacerdoti, del comm. De Fabris, del cav. Del Badia, del cav. Pampaloni, del comm. Cipriani e dell'ing. Carlo Papini. La seduta durò quattro ore: si prese in esame, come erasi fatto per gli altri, il progetto dell'architetto sig. Carlo Bennert, progetto sostanzialmente modificato di recente dall'architetto medesimo; e venne all'unanimità incaricato della relazione l'egregio commendatore Emilio De Fabris.

Strade provinciali. — Il Consiglio provinciale di Torino discusse a lungo, nei giorni scorsi, un progetto di varie opere stradali, comprese sotto il titolo complessivo di *Omnibus* stradale Finalmente, nella seduta del 12 corrente, la discussione si chiuse colla votazione, a carico della Provincia, della spesa complessiva di L. 3,497,205 per le nuove opere, e col maggior onere annuo di L. 189,065 per la manutenzione.

Per far fronte a tali spese, il Consiglio medesimo incaricava la Deputazione di fare, colla Commissione di finanza, gli studii per la proposta di un prestito a lunga scadenza.

Ponte di Turbigo. — Leggesi nella *Persev.* del 12: Venne di questi giorni fatta la cansegna del grandioso ponte di Turbigo, il quale deve sorpassare il fiume Ticino con tre travate in ferro per congiungere le due provincie di Novara e Milano Le fondazioni, sì delle pile, come delle spalle del ponte, saranno eseguite col sistema ad aria compressa, che ora anche in Italia ha preso grandissimo sviluppo, e che permette di eseguire in brevissimo tempo delle fondazioni di grandi manufatti, che, alcuni anni or sono, si credevano impossibili. Le fondazioni del ponte di Turbigo sono progettate e saranno eseguite a rilevanti profondità, così da rendere pressochè impossibile che le escavazioni prodotte dalla corrente del fiume possano raggiungere la quota delle fondazioai stesse. I lavori sono già incominciati, e saranno spinti con la massima alacrità; cosicchè giova sperare che fra breve tempo possano le due provincie suddette essere congiunte con una nuova comunicazione, che possa sopperire ai rilevanti interessi di quelle importantissime parti di territorio. Consta del pari che le due Provincie interessate hanno aumentato le dimensioni delle pile e delle spalle per dar luogo al passaggio di una ferrovia, che è il supremo desiderio di tutte le popolazioni e di tutti i grandi interessati fra Novara, Gallarate e Como.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 14 novembre scorso (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.), è concessa facoltà agl'individui ed alle Società indicati nel unito elonco, di derivare le acque ed occupare le aree di spiaggia lucuale ivi descritte. Sono 14 concessioni di derivazioni d'acqua *per forza motrice* e 2 *per uso industriale*, ed 1 concessione per *occupazione di spiaggia lacuale*.

Società di lavori pubblici. — Ieri si tenne in Torino l'essemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti della Società italiana di lavori pubblici, e vi furono all'unanimità adottate le seguenti proposte del Consiglio d'amministrazione:

« La riduzione del capitale sociale da lire 7,200,000 a lire 3,750,600; rappresentato dalle 30 mila Azioni della Società, di L. 125 ciascuna, intieramente liberate;

« Il riparto agli azionisti delle 15 mila Azioni dell'impresa dell'Esquilino, appena la riduzione del capitale sia divenuta esecutoria, a termini del nuovo Codice di commercio;

« La distribuzione di lire 25 ad ogni Azione in un termine successivo, e possibilmente verso la metà del corrente anno ».

Nel prossimo numero pubblicheremo la Relazione, che spinga e giustifica gli adottati provvedimenti.

Nomine. — In applicazione della nuova legge sul Genio civile, con R. Decreto del 7 corrente sono stati nominati pel biennio 1883-84:

Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il comm. Barilari Pacifico, ispettore di 1ª classe del Genio civile;

Presidente della 1ª Sezione del Consiglio stesso, il commendatore Brauzzi Osea, ispettore id. id.

Presidente della 2ª Sezione, il comm. Sante Rappaccioli id. id.

Presidente della 3ª Sezione, il comm. Luigi Baggiani id. id.

Nuovi ingegneri. — La R. Scuola d'applicazione per gl'ingegneri in Roma ha pubblicato il seguente elenco dei candidati, che conseguirono il diploma d'ingegnere civile nella sessione dell'anno 1882:

1. Sella Corradino di Quintino, di Torino, voti ottenuti 100, con lodi speciali.
2. Ricci Nazzareno di Giovanni, di Viterbo, voti ottenuti 99 su cento.
3. Salvoni Silvio di Vincenzo, di Firenze, id. 95 id.
4. Sprega Annibale di Luigi, di Roma, id. 93 id.

(I soprascritti ottennero la tesi libera. Art. 11 del regolamento interno).

5. Frascara Giacinro di Angelo, di Alessandria, voti ottenuti 85 su cento.
6. Savio Eugenio di Pietro, di Vigevano (Pavia), id. 85 id.
7. Gioppi Ugo di Giacomo, di Sermide (Mantova), id. 84 id.
8. Zinnari Achille di Giuseppe, di Palermo, id. 82 id.
9. Rainaldi Filippo di Andrea, di Treja (Macerata) id. 77 id.
10. Rossi Ettore di Santo, di Cremona, id. 76 id.
11. Moreschi Carlo Luigi di Carlo, di Asola (Mantova), id. 75 id.
12. Alibrandi Filippo di Valerio, di Roma, id. 74 id.
13. Galeota Antonio di Luigi, di Taranto, id. 72 id.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 17 dicembre p. p. (*Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente), la Società francese, sedente in Parigi, col titolo: *L'Union, Compagnie d'assurance contre l'incendie*, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo, avendo essa destinato la somma di L. 100,000 per le operazioni in Italia, eletto il proprio domicilio in Genova, e depositata la cauzione di L. 7,500 di rendita dello Stato.

— Con altro R. Decreto del 21 detto mese (*Gazzetta* suddetta), la Società francese, sedente in Parigi, col titolo: *L'Urbaine, Compagnie anonyme d'assurance à primes fixes sur la vie humaine et d'achats de nues propiétés et d'usufruits*, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo, avendo destinato la somma di L. 100,000 per le operazioni in Italia, eletto il proprio domicilio in Genova, e depositata la cauzione di L. 25,000 di rendita italiana.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazzetta* suddetta), la Società anonima sedente in Firenze, col titolo di *Impresa generale degli omnibus per la Capitale d'Italia*, col capitale nominale di L. 250,000, diviso in 5,000 Azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata d'anni 15 decorrendi dal 29 aprile 1866, è autorizzata a mutare il nome in *Impresa generale degli omnibus di Firenze.*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato nullo in valori ferroviarii nella scorsa settimana; solo le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 451 e 446. Tutti gli altri affatto dimenticati.

ESTRAZIONI

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — 10ª estrazione — Numeri delle 190

Azioni della Società estratte a sorte il 28 dicembre 1882, e che vengono rimborsate ai rispettivi possessori dall' 8 corr. mese, mediante presentazione dei rispettivi titoli; pagandosi in pari tempo gli interessi del secondo semestre 1882, in ragione di L. 19.50 per Azione:

0330	0869	0916	2033	2049	2991	2553	2923
2938	2979	3057	2477	3598	3605	3825	4363
5666	5718	6266	6962	7942	8263	8597	8945
18283	16809	17256	17460	18238	18382	10265	19275
19432	19515	20166	20280	20526	20550	21130	21217
21376	21416	22553	22694	22958	23192	23498	23771
23829	23951	24237	24260	24617	25321	25580	25744
26106	25565	26765	26872	28097	28421	28425	27447
28734	28876	28916	29185	29278	29503	29599	29802
30935	31249	31694	32185	32398	32402	33327	33654
34454	34532	35032	35201	35259	35272	35303	35346
35380	35414	35432	35549.				

CONVOCAZIONI.

Società Torinese di tramways e ferrovie economiche — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (Borsa di commercio, via Ospedale), per la relazione del Consiglio e dei revisori, per approvazione del rendiconto 1882 e relativo dividendo, per la nomina di consiglieri uscenti d' ufficio, e per provvedimenti amministrativi in seguito al nuovo Codice di commercio.

Società Miniere Montesanto — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Genova (piazza Vigne, 4), per la relazione della Commissione di revisione dei conti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 22 corr., presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, della lunghezza di m. 5,041.50, pel presunto importo di L. 84,450. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della costruzione della strada obbligatoria di Caposele, divisa in due tratti: il primo dalla provinciale Materdomini presso il ponte Minutolo al ponte Sele, della lunghezza di m. 1387; il secondo dal ponte Sele alla piazza Plebiscito, della lunghezza di m. 467.10; per il complessivo importo di L. 62,404.66. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva L. 6,500 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di una baracca per deposito di materiali e di un' altra per alloggio di truppa nel 6° baraccamento del Campo S. Maurizio, per il complessivo importo di L. 26,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 2,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una strada rotabile, che, staccandosi dalla strada militare Cappuccini-Sarbia-Castellazzo in un punto presso Sarbia, conduce alla strada militare Foce Vissegi presso Spezia, per il presunto importo di L. 131,500. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 13,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di tettoie per ricovero di materiale destinato alla difesa della piazza di Venezia, per l' importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 159 giorni. Deposito cauzionale L. 5,800 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto dei lavori di sistemazione con muri di sponda di altro tronco del torrente Purgatorio, precedente a quello già sistemato a monte della strada di Ottaiano, ed in parte del tronco a valle fino a S.ª Maria del Pozzo, sull' importo di L. 66,728.20, così ridotte pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 27 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Gigliotto-Terranova, compreso fra il bivio per Caltagirone ed il ponte Passo di Piazza, della lunghezza di m. 10,039.42, per la presunta annua somma di L. 13,330. Deposito interinale lire 2,800, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo (Napoli), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della provvista di ferraccio di Scozia in pani, sull' importo di L. 48,180.24, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cazionale L. 5,000 come sopra.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Lucca, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di rettifica del tronco della strada nazionale Livorno-Mantova, compreso fra il villaggio delle Fornaci ed il ponte di Campia sul fiume Serchio, per la presunta somma di lire 163,189. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Cagliari Terranova, compreso fra S.ª Lucia di Serri ed il limite della provincia oltre Tiana, della lunghezza di m. 78,077, per la presunta annua somma di L. 34,250. Deposito interinale L. 2,300, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1888) del 2° tronco della strada nazionale del Sempione, fra il ponte sul fiume Toce alla Masone ed il confine svizzero Vallese (Novara), per la presunta annua somma di L. 40,332. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 30 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori occorrenti alla ultimazione della nuova darsena nel porto di Savona, sull' importo di L. 536,848.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 31,000, cauzione definitiva L. 64,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della sistemazione della sponda destra del Tevere, dalla casa Amoretti-Antaldi alla Lungara fino presso i ruderi dei bagni di Donna Olimpia, e della sponda sinistra dal vicolo dello Struzzo fino allo sbocco della Marrana di S. Giovanni (meno i tratti appaltati), e lo spurgo dell' alveo medesimo fino all' Emporio dei Marmi, per l' importo complessivo di L. 9,653,630. Lavori da eseguire entro 52 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 200,000, cauzione definitiva L. 1,000,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Comitato dell' Esposizione generale italiana in Torino (palazzo Carignano), si accettano le offerte di concorso ai lavori e provviste occorrenti alla costruzione degli edifizi del VI lotto, distinti coi numeri VIII, IX, XIV, XV e XVI, costituenti il *Salone centrale colle annesse sale, portici e gallerie attigue*, per il complessivo importo di L. 179,801. Le condizioni d' asta sono quelle già prima pubblicate.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di 86 tannellate di arpioni ordinarii per conto delle Ferrovie Alta Italia.

Ha assunto pure dalle Ferrovie medesime l' appalto della gran tettoia metallica per la Stazione definitiva di Savona.

Ha assunto pure la fornitura della gran tettoia metallica per le nuove Officine della Ditta Tardy e Benech in Savona.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1882.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	537,776.65	340.36
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	434,600.55	297.67
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 103,176.10	+ 42,69
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,549.82	24,334,549.15	15,701 53
Introiti corrisp. nel 1881	1,450.47	24,205,364.40	16,687 95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 99.35	— 129,184.75	- 986.42

RETE CALABRO-SICULA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	250,208.05	187.00
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	217,709.10	164 43
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 32,498.95	+ 22.57
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	11,982,111.78	8,955.24
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,300.03	11,121,951.05	8,555.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 37.97	+ 860,160.73	+ 400.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,784,07	12,637,04	9,060,68
Piccola Velocità	8,334,05	396,23	4,534,32
Totali . . .	37,118,12	13,033.27	13,595,00

Strade Ferrate Romane

42ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	668,081.35	20,661.61
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	626,371.35	19,429.37
Differenza (in più . . .	5	41,710.00	1,232.24
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 ottobre 1882	1,683.384	25,820,216.17	19,042.42
Periodo corr. 1881	1,681.000	25,978,745.07	19,186.51
Aumento	2,384	—	—
Diminuzione	—	158,528.90	144.09

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di agosto 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,660.94	36,308.79	4,867.62	50,837.35
Bagagli e cani . .	160.84	792.55	207.13	1,160.52
Merci a grande vel.	870.11	5,639.94	574 89	7,081.94
Merci a piccola vel.	10.688.10	30,654.19	4,916.34	46,258.63
Introiti diversi . . .	550.49	798.40	346.86	1,695.75
Totale . . .	21,930.48	74,193 87	10,912 84	107,037.19

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate dell' Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l' affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1.° marzo 1883, dei locali ad uso

CAFFÈ e BUFFET nella Stazione di Pietrasanta

alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d' oneri ed Avviso al Pubblico, visibili presso la Stazione di Pietrasanta e presso la 3.ª Divisione del Traffico delle Strade Ferrate suddette in Firenze.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso* a *Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

COMPAGNIA

DEL

FRENO CONTINUO

WESTINGHOUSE

Il freno Westinghouse è l'unico che riunisca in sè tutte le condizioni volute per un freno continuo.

È AUTOMATICO, cioè funziona da sè in caso di rottura d'attacchi o di deviamento del treno.

È MOLTO ENERGICO essendo messo in azione dall'aria compressa a 5 o 6 atmosfere.

È REGOLABILE a volontà del macchinista.

PUO' ESSERE MANOVRATO da qualunque dei conduttori o dai viaggiatori in caso di bisogno.

La Compagnia possiede pure un freno Westinghouse non automatico, ma continuo, il quale mentre è più energico di quello **a vuoto**, è egualmente semplice, e si presta quando vogliasi, ad essere ridotto in freno automatico, cosa questa impossibile **nel freno a vuoto.**

Speciali disposizioni si hanno per Ferrovie economiche e *Tramways*. — Per qualunque informazione rivolgersi a

TADDEI GIROLAMO *Ingegnere*

Rappresentante generale per l'ITALIA e la SVIZZERA

Torino. Via Carlo Alberto, 31. — **Roma**. Via Quattro Fontane, 159. — **Parigi**. Quai de Jemmapes, 152. — **Londra**. Canal Road-King's Cross. — **Pittsburgh**. Pennsylvania (Stati Uniti d'America).

MARCUS SCHUMANN

BERLINO S. W. — *41, Königgrützer Strasse*

Esportazione di METALLI e principalmente di MATERIALI.

Rotaie vecchie di ferro. — Cerchi vecchi di ferro per carri e carrozze — **Assi vecchi di ferro** per carri e tenders — **Ruote vecchie di ferro** per carri e carrozze. — **Ferro vecchio** in pezzi grossi e minuti. — **Ottone** da rifondere. — **Ottone** in limatura e tornitura. — **Bronzo** da rifondere. — **Bronzo** in limatura e tornitura. — **Piombo** da rifondere. — **Zinco** rifuso.

Prezzi ed offerte franco ciascuna Stazione a richiesta.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVI. Mercoledì 24 gennaio 1883. N. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1881

(*Contin. e fine — V. N.* 3).

A compimento dei *Cenni relativi ai diversi Servizii*, di cui parlammo nei numeri precedenti, diremo ora che il Capo IV tratta della *Giurisprudenza ferroviaria*, e merita di essere brevemente riassunto.

Anzitutto si nota che nella divisione per classi delle contravvenzioni al regolamento di polizia ferroviaria, si è creduto conveniente d'introdurre qualche lieve modificazione, la quale valesse a dare maggior chiarezza alla classificazione medesima ed a determinare e distinguere meglio tra loro le diverse categorie.

Infatti la nuova classificazione venne così fissata:

I. Introduzione e transito abusivo sulla proprietà ferroviaria;

II. Abbandono di animali e pascolo abusivo sulla ferrovia e sue dipendenze;

III. Contravvenzioni in materia di tariffe ferroviarie pei trasporti dei viaggiatori e delle merci;

IV. Danni alla strada ferrata, alle sue dipendenze, ed ai mezzi di esercizio della medesima; attentati contro la sicurezza dei convogli ed imitazione dei segnali;

V. Costruzioni, depositi di materiali, piantagioni e scavi abusivi in vicinanza della ferrovia;

VI. Contravvenzioni diverse.

Dall'esame poi dell'annesso prospetto delle sentenze pronunciate negli anni 1880 e 1881 per contravvenzioni alle disposizioni di polizia ferroviaria, classificate secondo i criterii sovraindicati, rilevasi che nel 1881 il numero di tali sentenze ha subito un leggero aumento, essendo giunto a 1182, mentre nel 1880 non ascendeva che a 1096.

Il detto prospetto si riassnme come segue:

	1881		1880	
	Condanne	Assoluzioni	Condanne	Assoluzioni
Alta Italia......	381	134	411	124
Romane..........	214	64	151	48
Meridionali.....	95	30	65	25
Calabro-Sicule.	182	61	148	58
Sarde............	11	10	44	22
Totali....	883	299	819	277
	1182		1096	

Dal prospetto medesimo risulta che le esposte contravvenzioni si suddividono nelle suddette categorie nel modo seguente:

	Condanne	Assoluzioni	Totale
I Categoria	382	89	471
II »	268	134	402
III »	152	31	183
IV »	54	34	88
V »	6	4	10
VI »	21	7	28
Totale generale . .	883	299	1,182

Anche nel 1881, come negli anni precedenti, il maggior numero delle contravvenzioni è stato per introduzione e per transito abusivo sulla proprietà ferroviaria; e subito dopo viene quello per abbandono di animali e pascolo abusivo.

Su queste contravvenzioni però la giurisprudenza non è del tutto concorde. Mentre l'art. 64 del regolamento di

polizia finanziaria stabilisce che per le infrazioni al disposto dell'art. 55 (custodia degli animali pascolanti in prossimità delle ferrovie) la multa debba esser portata a L. 1000, quando il bestiame si sia introdotto sulla strada, alcune Autorità giudiziarie hanno creduto di poter applicare una pena variabile sino a L. 500, secondo le diverse loro interpretazioni, non sembrando a tutte troppo ragionevole punire con la medesima pena l'abbandono del bestiame grosso e quello del bestiame minuto, giacchè quest'ultimo non è in grado di cagionare un pericolo tanto serio come il primo. Del resto, la multa fissa di L. 1000 è grave per sè stessa nella più parte dei casi; e tale opinione venne ripetutamente espressa dagli ufficiali del Pubblico Ministero, nel riferire sui ricorsi in grazia pel condono della multa.

Così pure, rispetto alla responsabilità dei proprietarii del fondo e degli animali abbandonati o pascolanti, sussiste una notevole disparità di giudizii; perocchè, mentre nel 1880 la costante giurisprudenza ammessa e riconosciuta dalle Cassazioni di Roma e Firenze, riteneva che della mancanza o cessazione dell'attenta e costante vigilanza del bestiame devono rispondere i proprietarii degli animali pascolanti e del fondo su cui pascolano, non ostante che essi v'abbiano preposti guardiani appositi, i quali abbiano poi fallito nelle loro incombenze; la Corte di appello delle Calabrie, con sentenza del 13 luglio 1881, cassò un giudicato del Tribunale di Catanzaro conforme alla suddetta massima, assolvendo l'imputato proprietario di un fondo con servitù di pascolo, e dichiarando che non i fondi debbono esser custoditi, ma gli animali; e della cattiva custodia di questi devono rispondere i loro proprietarii e non i proprietarii dei fondi, i quali, se sono costretti a sopportare la servitù del pascolo, non debbono a questa diminuzione del loro diritto di proprietà aggiungere anche il peso della custodia dei fondi ed il pericolo di una pena.

Per tali ed altre consimili sentenze divergenti, si rende vieppiù manifesto l'urgente bisogno di una legislazione ferroviaria uniforme e costante, nell'interesse stesso della giustizia e del regolare servizio ferroviario nei rapporti tra le Amministrazioni ed il pubblico.

Un'altra questione abbastanza grave si è dibattuta tra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie rispetto alla facoltà dei Corpi armati di transitare lungo le linee, implicitamente ammessa dall'art. 302 della legge sui lavori pubblici. Siccome però tale articolo lascia bensì al Ministero dei lavori pubblici d'indicare quali agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato possano essere ammessi al libero transito lungo le linee; così fu in massima ritenuto indispensabile che i detti agenti sieno sempre muniti di un permesso individuale. E questa interpretazione restrittiva è basata sulla necessità di limitare quanto è più possibile, lungo le linee in gran parte ad un solo binario, con ponti e gallerie di ristrette sezioni, il transito delle persone estranee al servizio, non solo pei pericoli ch'esse stesse incontrano (come pur troppo appare dalle continue disgrazie che avvengono), ma eziandio per gl'imbarazzi che arrecano col solo fatto che, percorrendo la linea, svagano e distolgono dal proprio servizio il personale ferroviario.

Le Amministrazioni governative, da cui dipendono i suddetti Corpi armati, furono quindi invitate a chiedere alle Direzioni dell'esercizio delle singole reti i permessi personali per quegli agenti, il cui transito lungo determinati tratti delle linee fosse indispensabile al buon andamento del servizio loro affidate. E tali permessi non furono mai negati, giacchè il farlo sarebbe stato un esagerare le esigenze del servizio ferroviario a danno degli altri servizii pubblici. —

Il Capo V ed ultimo dei suddetti *Cenni* tratta del personale dei Commissariati per la sorveglianza all'esercizio delle ferrovie; e vi si nota che nel 1881 non vi fu alcun aumento alla pianta numerica del detto personale. Pero, stante la ristrettezza di essa di fronte all'aumento di circa 3,000 chilometri di nuove ferrovie aperte al pubblico servizio dal 1° gennaio 1874 a tutto il 1881, ed alla sorveglianza, per quanto concerne la sicurezza dell'esercizio, dei numerosi *tramways* a vapore, si rese necessario di mantenere applicati temporariamente ai Commissariati alcuni ingegneri ed assistenti del personale delle costruzioni ferroviarie.

Le somme stanziate nel bilancio 1881 per la detta sorveglianza, compreso il Commissariato speciale per la gestione delle Ferrovie Romane, furono:

a) per stipendii, indennità e spese d'Ufficio	L.	354,300
b) per spese variabili	»	55,000
Totale	L.	409,300

mentre nel 1880 ascendevano a L. 402,100.

Però gli stipendii del personale amministrativo e di basso servizio furono migliorati col nuovo organico approvato col R. Decreto del 7 aprile 1881; e gli ufficiali tecnici dei Commissariati, che contemporaneamente fanno parte del ruolo del Genio civile, furono ammessi dal 1° ottobre 1881 al godimento degli stipendii stabiliti dalla legge 23 luglio 1881, pur continuando nella loro posizione nella pianta dei detti Commissariati. —

Con ciò chiudiamo la nostra rassegna, ripetendo il meritato elogio al comm. Valsecchi pel diligente lavoro di questa importante Statistica, augurando che si possano registrare in seguito dati sempre più soddisfacenti circa lo sviluppo delle nostre ferrovie, che tanto si collega cogli interessi più vitali del paese.

LA QUESTIONE FERROVIARIA
IN FRANCIA

In relazione al discorso pronunciato dal Ministro francese dei lavori pubblici alla Commissione straordinaria per le ferrovie, e da noi riferito nel nostro numero del 6 dicembre p. p., crediamo opportuno di dare oggi, tradotta dal *Journal des travaux publics*, la parte principale del discorso testè pronunciato, all'inaugurazione della ferrovia di Elbeuf a Rouen, dal sig. Baïhaut, sotto-segretario di Stato al Ministero dei lavori pubblici, il quale espone chiaramente gl'intendimenti del Governo sulla questione ferroviaria.

Il Governo attuale crede che la nostra situazione finanziaria ed economica permetta e comandi il seguito dei grandi lavori: non sono essi che anticipazioni fatte dal Tesoro al paese, che le restituirà sotto forme molteplici.

Bisogna che i nostri porti sieno utilizzati in modo da poter lottare contro la concorrenza straniera; bisogna che i nostri fiumi e canali, migliorati, conducano nel cuor della Francia i prodotti più pesanti e d'ingombro; bisogna non solo compiere la nostra rete ferroviaria, ma eziandio e soprattutto fissare il modo di servirsi di questo indispensabile arnese, decidere quale sarà il sistema di esercizio, risolvere insomma quella che si dice la questione del regime ferroviario.

A tale proposito, permettetemi, o signori, poichè io parlo dinnanzi una riunione d'ingegneri, di negozianti, d'industriali e di amministratori, di sottoporvi alcune brevi osservazioni.

La situazione attuale deve prolungarsi? Non lo crediamo. Noi eseguiamo, col pubblico denaro, delle linee che, almeno per un certo numero di anni, copriranno appena le loro spese d'esercizio, e che nondimeno, servendo d'affluenti alle antiche reti, porteranno loro un contingente di traffico; di guisa che i sacrificii imposti alla generalità dei contribuenti rischierebbero di avere per principale risultato di aumentare il dividendo degli azionisti delle Compagnie, i quali sono degnissimi d'interesse e numerosissimi, ma in conclusione non si possono assolutamente confondere colla nazione intera.

Questi aumenti sono, d'altra parte, e saranno considerevoli. Nei sette ultimi anni, il prodotto netto della Compagnia d'Orléans si è aumentato d'una media annua del 5 0[0. Noi non saremo punto smentiti, se pel complesso delle antiche reti, e tenendo conto dell'influenza crescente delle nuove linee, noi prevediamo almeno un 3 0[0 di aumento all'anno. Dando le sei grandi Compagnie un prodotto netto di 530 a 540 milioni, vi sarà un aumento di 16 milioni per il primo anno, ed in capo a 15 anni (durata probabile della esecuzione dei lavori), di 300 milioni. Vi sarà quindi da guadagnare un capitale di 7 miliardi!

Ora, dai discorsi pronunciati nella recente discussione del bilancio, così al Senato come alla Camera dei deputati, risulta che a tutti pare legittimo il reclamare e l'ottenere dalle Compagnie (il cui riscatto sembra sempre possibile) l'abbandono della maggior parte di codesti aumenti a favore della terza rete, poco produttiva per sè stessa, ma destinata ad accrescere certamente la produttività delle antiche linee.

Quanto a noi, crediamo stia quivi la verità; ed è soprattutto ponendosi a questo punto di vista, che le Convenzioni presentate nei primi mesi del 1882 non potevano essere accettate dal Parlamento.

Il reale inconveniente della Convenzione finanziaria conchiusa colla Compagnia d'Orléans, ed abbandonata dall'onor. sig. Tirard, consisteva nel rendere al dividendo la sua elasticità. La Compagnia ricuperava il diritto di distribuire immediatamente agli azionisti le sue eccedenze annuali; e dopo ciò, come si avrebbe potuto negoziare ulteriormente con essa sulla base della devoluzione?

Lo scioglimento atteso non si trovava nemmeno, secondo noi, nella Convenzione tecnica. A termini di questa Convenzione, la Compagnia d'Orléans scambiava 300 chilometri con la rete dello Stato, che si pretendeva così di fortificare.

Al di fuori di queste linee scambiate, la Convenzione non concerneva che 800 chilometri di nuove linee; non era dunque che uno scioglimento incompleto del problema, anche ristretto alla regione dell'Ovest e del Sud-Ovest. La Compagnia contribuiva, è vero, a certe spese; ma essa riceveva delle linee di un grande avvenire, essa era garantita contro qualunque concorrenza, essa otteneva l'abbandono del diritto di riscatto per 15 anni; essa non accordava infine, in materia di tariffe, che promesse vaghe, o soddisfazioni pressochè illusorie.

Giusta i calcoli dell'on. sig. Varroy, il dividendo attuale dell'Orléans essendo di 56 fr., gli azionisti avrebbero ricevuto per effetto della Convenzione, nel caso di riscatto allo spirare del contratto di 15 anni, un dividendo di 120 fr., che la Commissione della Camera dei deputati calcolava anzi di 140.

Di fronte a tali cifre, la detta Commissione si è all'unanimità pronunciata contraria all'approvazione della Convenzione. L'on. Hérisson l'ha ritirata, e fu in mezzo agli applausi ch'egli si dichiarò deciso a non apporre la sua firma se non appiedi a contratti accordanti le necessarie soddisfazioni all'interesse pubblico. Non è, infatti, che a questa formale condizione, che le Convenzioni colle Compagnie hanno probabilità di ricevere l'approvazione del Parlamento.

Ora è tempo di agire. Voi sapete meglio di tutti, o signori, voi rappresentanti di una regione commerciale, industriale ed agricola, che noi siamo minacciati dalle condizioni estere più temibili: Anversa ed i porti vicini si sviluppano di giorno in giorno; una misura grave venne presa a Berna a favore di Genova e del San Gottardo. I nostri prezzi di trasporto hanno d'uopo d'essere riveduti, non meno che i Capitolati d'oneri; la semplificazione s'impone; bisogna tendere all'unificazione, e le esperienze arditamente tentate dalla rete dello Stato non saranno state inutili per istabilire che una riforma delle tariffe, razionalmente e prudentemente eseguita, è tanto possibile a realizzarsi, quanto è desiderabile. Guardiamoci, o signori, dal collocarci esclusivamente di fronte agl'interessi privati: è una questione nazionale che si agita, noi dobbiamo innalzarci sino ad essa, ed io non credo esservene forse altra più grave dal punto di vista dei destini francesi.

Le ferrovie hanno e devono conservare un carattere commerciale; ma, in presenza del monopolio, all'epoca in cui viviamo, nella situazione generale in cui siamo, non si potrebbe loro negare nello stesso tempo il carattere d'uno strumento di Stato. Sono questi due caratteri ben differenti che si tratta di conciliare; ed è qui appunto che risiede la vera difficoltà del problema.

Certo, il Sindacato delle Compagnie dispone di un immenso capitale, e costituisce una potenza considerevole. Però l'entrare in conflitto coi Poteri pubblici sarebbe, da parte sua, una chimera: l'ultima parola spetta sempre alla sovranità nazionale. Noi non sapremmo ammettere una lotta di questo genere, che non potrebbe recar profitto ad alcuno. Ciò ch'è logico e desiderabile è un accordo, ma alle condizioni che s'impongono a tutte le menti riflessive Le Compagnie costituiscono una forza, che lo Stato deve associare alla propria azione sovrana: in questa associazione lo Stato conserverà la preponderanza, che gli è indispensabile come custode degl'interessi di tutti.

L'on. sig. Hérisson ed io siamo entrati nel Ministero col proposito ben determinato di adoperare tutta la nostra energia nel tentare di risolvere questa questione capitale ed io posso aggiungere che il Gabinetto intero divide le

nostre idee a tale proposito. Noi abbiamo la speranza di riuscire, tanto più che le Compagnie hanno alla loro testa uomini che uniscono il più alto patriottismo alla chiara cognizione dei bisogni attuali. Codesti amministratori, codesti direttori comprenderanno il nostro linguaggio fermo e preciso; essi accetteranno le nostre offerte ragionevoli, rispettose di tutti i diritti, e che avranno almeno il merito di essere risolutamente e chiaramente formulate; essi avranno la coscienza che, dopo aver sottoscritto il contratto, noi lo difenderemo senza debolezza dinnanzi alle Camere e dinnanzi al paese. E noi stessi avremo la coscienza, se giungiamo alla meta, di non averla raggiunta che mercè la buona volontà di ciascuno, mercè l'appoggio dell'opinione pubblica, mercè il concorso del Parlamento, i cui membri, elevandosi al di sopra dei loro dissensi politici, sono sempre certi d'incontrarsi in un voto comune, quando si tratta di contribuire alla ricchezza, alla potenza, alla prosperità e grandezza del paese.....

SOCIETA' ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

IN TORINO

Ecco il testo della Relazione del Consiglio d'amministrazione letta agli azionisti nell'assemblea generale ordinaria e straordinaria del 16 corr., e che nel nostro numero precedente abbiamo promesso di pubblicare a spiegazione delle deliberazioni prese in quell'adunanza.

Signori Azionisti,

Nell'ultima assemblea generale straordinaria del 23 scorso novembre avete deciso di rinunziare alla partecipazione nella liquidazione della Società per le Bonifiche Ferraresi; ed il vostro Consiglio si è impegnato di sottoporvi, per l'assetto ulteriore della nostra Società, quei provvedimenti che meglio valessero a tutelare i comuni interessi e ad appagare i vostri voti. Che anzi, a questo scopo, avete nella stessa assemblea nominato una Commissione per istudiare, insieme al Consiglio, quali fra questi provvedimenti fossero a preferirsi, e concretare le proposte da sottoporre alle vostre deliberazioni.

Noi veniamo oggi a sciogliere la nostra promessa, e siamo lieti di dirvi, e la vostra Commissione ve lo confermerà, che il progetto che vi presentiamo fu concertato di pieno accordo fra il Consiglio e la Commissione.

Dopo aver considerato attentamente la situazione attuale della Società, il Consiglio e la Commissione si persuasero ben presto, che, pur troppo, non restava a scegliere che fra due partiti: la liquidazione pura e semplice, o la riduzione del capitale sociale. E tanto il Consiglio che la Commissione propendevano in massima per il partito della liquidazione, come quello che sembrava il più ovvio e più naturale, e che era nei voti della maggior parte degli azionisti. Senonchè, prendendo ad esaminare le condizioni in cui versa l'unica intrapresa nella quale trovisi tuttora impegnata la nostra Società, quella del porto di Catania, e specialmente a fronte della causa pendente nanti quella Corte d'appello e che si discuterà a giorni, sorse il dubbio se la liquidazione della Società non potesse per avventura peggiorare tali condizioni, per le restrizioni imposte dalla legge al libero e sciolto andamento e sviluppo di simili imprese. E questo dubbio essendoci stato confermato dall'unanime parere di distinti legali, il Consiglio e la vostra Commissione ravvisarono essere contrario all'interesse della Società il correre un tal rischio, e rivolsero i loro studii ad un progetto di riduzione del capitale sociale, che presentasse, se non tutti, almeno gran parte dei vantaggi di una liquidazione, pur evitando di peggiorare le condizioni di un'impresa che già tanti sacrifizii costa alla nostra Società.

Il vostro Consiglio e la vostra Commissione hanno ritenuto:

1° Che la riduzione del capitale sociale permetterebbe alla Società di ultimare i lavori del porto di Catania in migliori condizioni di quello che potrebbe farlo una Società in liquidazione, per diminuire possibilmente le perdite incontrate.

2° Che una tal riduzione, secondo le proposte che sottopiamo alle vostre deliberazioni, permetterebbe non solo la distribuzione degli utili annuali del bilancio, ma rimetterebbe gli azionisti in possesso della parte di capitale disponibile, col riparto che verrebbe fatto delle Azioni dell'Esquilino, dopo trascorsi i termini legali perchè la riduzione del capitale sociale diventi esecutoria, e colla distribuzione di L. 25 per Azione in un termine successivo, relativamente breve.

3° Che le spese generali della Società, colla riduzione proposta, non sarebbero superiori a quelle che dovrebbe incontrare la Società in liquidazione, o lo sarebbero di ben poco.

4° Che finalmente il capitale della Società, benchè ridotto nei più modesti limiti, resterebbe pur sempre tale da poter far fronte alle esigenze della Società stessa, ed avere ragione delle opposizioni che per avventura potessero prodursi, a termini del nuovo Codice di commercio.

Per tali motivi il Consiglio, nella fiducia che approverete il bilancio chiuso al 31 dicembre 1882 nella somma di L. 7,200,000, come vi è in fine presentato, d'accordo colla Commissione vi propone:

La riduzione del capitale sociale da L. 7,200,000 a lire 3,750,000, rappresentato dalle 30 mila Azioni della Società, di L. 125 ciascuna, intieramente liberate;

Il riparto agli azionisti delle 15 mila Azioni dell'Impresa dell'Esquilino, appena la riduzione del capitale sia divenuta esecutoria a termini del nuovo Codice di commercio;

La distribuzione di L. 25 ad ogni Azione in un termine successivo, e possibilmente verso la metà del corrente anno.

L'attivo della Società, quale rilevasi dal bilancio al 31 dicembre 1882, risultando in . . . . . . L. 7,200,000

e detraendone:

1° Il valore delle 15 mila Azioni dell'Esquilino, valutate nello stesso bilancio a L. 180 cadauna, e così . . . . . . L. 2,700,000

2° L'ammontare della distribuzione di L. 25 per cadauna delle 30 mila Azioni della Società in » 750,000

e così in totale detraendone . . L. 3,450,000 L. 3,450,000

ne risulta l'attivo ridotto a . . . . . . L. 3,750,000,

quale è appunto la cifra a cui vi proponiamo di fissare il capitale ridotto dalla Società.

Se le proposte che vi sottomettiamo ottengono la sanzione del vostro voto, ne viene di necessaria conseguenza la modificazione dell' art. 4° dello statuto sociale. Ma noi ritenemmo conveniente di apportarvi altre variazioni, sia per meglio adattarlo alle nuove condizioni della Società, sia per coordinarlo colle disposizioni del Codice di commercio entrato recentemente in vigore. Fra queste variazioni, le più importanti, oltre alla riduzione del capitale sociale, sono quelle che si riferiscono allo scopo e durata della Società, alla ripartizione degli utili, al numero dei voti attribuiti a ciascun azionista nelle assemblee, alla cauzione da prestarsi dagli amministratori. Questa cauzione venne fissata in 400 Azioni della Società, che rappresentano il minimo consentito dal Codice; ma vi proponiamo di ridurla a sole 100 Azioni, come per il passato, per quegli amministratori che venissero rieletti, secondo la facoltà che vi è fatta dall' art. 5° delle disposizioni transitorie per l' esecuzione del Codice stesso.

Tutte le variazioni allo statuto, che vi proponiamo, sono concordate colla vostra Commissione, e risultano dal progetto di statuto modificato, allegato alla presente Relazione.

SIGNORI AZIONISTI,

Presentiamo alla vostra disamina il bilancio chiuso al 31 dicembre ora scorso, che siete chiamati in assemblea ordinaria a sanzionare col vostro voto.

I cespiti, che concorrono a formarlo coll' attuale valutazione che sottoponiamo alla vostra approvazione, si compongono come segue:

Fondi pubblici al 31 dicembre 1882 . . L.	385,975.20
Azioni Esquilino 15 mila a L. 180 . : »	2,700,000.00
Id. Monte Promina 2914 a L. 100 . »	291,400.00
Crediti verso la Società delle Bonifiche »	1,427,405.00
Id. verso il Municipio di Mondovì . »	330,304 68
Ricavo della vendita delle Azioni Bonifiche »	862,087.50
Crediti attivi . . . . »	178,839;48
Partecipazioni diverse . . . . »	15,000.00
Porto di Catania — Decimi, materiali e lavori . . . . »	1,008,988.14
Totale L.	7,200,000.00

Il Consiglio d'amministrazione, per lasciarvi più ampia libertà della scelta, e per segnare il passaggio alle nuove condizioni della Società, ha creduto conveniente di rassegnare in massa le sue dimissioni.

Voi avrete quindi a nominare i nuovi amministratori, limitandoli al numero di otto, come è proposto nelle modificazioni allo statuto sociale.

Siete pure chiamati ad eleggere tre sindaci e due supplenti, a termini dell' art. 183 del nuovo Codice di commercio.

Riescirono eletti:

Amministratori: Bella comm. ing. Giuseppe. — Copello comm. ing. Enrico. — Balbo conte Ottavio. — Tivoli cav. Federico. — Kuster Antonio. — Borelli comm. ing. Bartolomeo. — Merlo cav. Felice. — Pariani comm. avv. Antonio.

Sindaci: Siccardi cav. avv. G. Battista. — Spinelli cav. Antonio. — Masi cav. avv. Giuseppe.

Sindaci supplenti: Fasola cav. Ernesto. — Gonella avv. Alberto.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(Continuaz. e fine — Vedi N. 3).

Applicazione della luce elettrica per illuminare le carrozze delle strade ferrate. — I progressi fatti nell' illuminazione per mezzo dell' elettricità, ai quali abbiamo accennato con qualche estensione negli articoli precedenti, fanno sì che alcuno possa dimandarsi con meraviglia perchè questo nuovo genere di illuminazione non sia peranco applicato al materiale ferrroviario per surrogare l'insufficiente illuminazione ad olio.

La dimanda è certo giustificata, ed è nostra intenzione di esporre qui i motivi per cui l'applicazione della luce elettrica alle vetture di strade ferrate non venne fatta che in pochi ed assai rari casi.

Intorno al tipo di lampade da impiegarsi (poichè ora non ci occupiamo dei fanali di segnalamento applicati sulle locomotive, ma di quelli interni delle carrozze), è fuor di dubbio che le lampade ad incandescenza sono le sole che, allo stato attuale della scienza, più acconciamente si prestano all'uopo.

Esse infatti, a differenza di quelle ad arco voltaico od a contatto imperfetto, possono esser costruite in modo da avere un potere illuminante proporzionato all' ampiezza dell'ambiente che si tratta d'illuminare. Di più, le oscillazioni ed i tremiti, che nei veicoli ferroviarii sono inevitabili, e che sarebbero esiziali al buon funzionamento di qualsiasi lampada ad arco od a contatto imperfetto, non recano alcun pregiudizio alla *fissità* (ci sia concessa l'espressione) della luce emanante dalla lampade ad incandescenza.

Esse, infine, per la loro piccola mole e per la semplicità dei loro attacchi, possono essere applicate al materiale esistente colla massima facilità, senza richiedere rilevanti e speciali modificazioni.

È tuttavia da ricordare che, per quanto si può rilevare da un breve cenno pubblicato nel giornale *La Lumière eléctrique* dell'aprile 1882, nelle strade ferrate Alsaziane si sarebbe illuminata, in via di esperimento e con lampada ad arco, una carrozza di III classe del tipo americano. La carrozza avea il soffitto doppio: quello inferiore era trasparente, e fra esso ed il superiore trovavasi collocata la lampada. Sui risultati di tali esperienze non ci fu possibile avere notizie esatte; però, siccome esse non ebbero altro seguito, tutto ci porta a ritenere, come d'altronde era prevedibile, che male abbiano corrisposto all'aspettativa di chi le iniziò.

Le lampade ad incandescenza possono essere a poca resistenza e corrente abbondante, oppure ad alta resistenza con corrente scarsa.

Nella prima serie vi ha la lampada *Cruto*, la quale, come risultò dalle esperienze di Monaco, mentre richiede una corrente di 3 ampère (*), non presenta a caldo che una

(*) Le ultime esperienze fatte con lampade *Cruto* con carboni più lunghi portano la corrente a poco più di un' ampère.

resistenza di 8.3 ohm, somministrando una luce di 14 candele.

Nella seconda serie vi ha la lampada *Edison*, che richiede una corrente di soli 0.72 ampère, con una resistenza di 140 ohm, somministrando una luce di 16 candele.

La scelta da farsi tra i varii tipi di lampade ad incandescenza che trovansi ora in commercio, va strettamente collegata non solo col tipo di macchina dinamo-elettrica e di accumulatori che si vogliono impiegare, ma anche col modo che si vuol tenere nello stabilire i circuiti e nel distribuire gli accumulatori.

Non si possono però dar norme fisse e valevoli per ogni sorta d'impianto, bensì lo studio sarà fatto caso per caso, in relazione alle condizioni speciali dell'impianto.

Difficoltà molto più gravi ed incertezze ancora maggiori presenta l'altra parte del problema, cioè quella che riguarda il modo da tenersi per generare la corrente necessaria per l'illuminazione.

Fra i metodi proposti, i principali sono:

1° Impiego di una macchina dinamo-elettrica collocata nella locomotiva e mossa da una macchina rotativa alimentata dalla caldaia della locomotiva. La macchina può esser del tipo Brotherhood o simile.

2° Impiego esclusivo di accumulatori collocati nel convoglio, e da caricarsi ogni giorno per mezzo di macchine dinamo-elettriche fisse ed impiantate in alcune determinate Stazioni.

3° Uso combinato di una macchina dinamo-elettrica e degli accumulatori.

La macchina è collocata sul carro a bagagli, e riceverebbe il movimento da un asse del veicolo stesso; la corrente da essa prodotta in condizioni normali dovrebbe bastare non solo ad alimentare tutte le lampade del treno, ma anche a caricare gli accumulatori, i quali sono destinati a fornire a loro volta la corrente alle lampade durante la fermata e durante i rallentamenti, cioè quando la macchina dinamo-elettrica, la cui velocità dipende da quella del convoglio, non è in grado di dare la corrente necessaria per l'alimentazione delle lampade.

Le difficoltà pratiche che presentano l'impianto e la condotta di una macchina dinamo-elettrica e del relativo motore sulla locomotiva, hanno impedito finora di fare esperienze su vasta scala col primo di questi sistemi. Soltanto in via eccezionale, si sono collocate sulle locomotive delle piccole macchine dinamo-elettriche, destinate, sia ad alimentare un fanale di segnalamento sulla fronte della locomotiva, sia a mettere in azione il freno elettrico Achard.

Per lo contrario sono numerosi, e relativamente assai importanti, gli esperimenti diretti ad apprezzare il valore pratico della 2ª fra le soluzioni suindicate.

Rammentiamo di volo (perchè già fatto conoscere altre volte ai lettori del nostro giornale) il treno di lusso Pullman, che fa il servizio *à navette* fra Londra e Brighton. Esso è illuminato con lampade Edison, alimentate con accumulatori Faure disposti in due gruppi su uno degli scompartimenti pei bagagli. Una macchina tipo *Gramme*, messa in moto da una macchina a gas nella Victoria Station di Londra, serve a caricare gli accumulatori durante le ore dalla mezzanotte alle 7 del mattino, in cui il servizio del treno incomincia. La carica è sufficiente per tutto il resto della giornata. Notisi però che l'illuminazione di giorno ha luogo solo dentro alle gallerie, e che essa è continua per un'ora in ogni viaggio, sì d'andata che di ritorno, dall'imbrunire fino alla mezzanotte.

Due esperimenti di questo genere vennero iniziati in Italia, dietro ordine della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, dal sig. cav. M. Maroni, capo del Servizio dei telegrafi. Il primo di questi esperimenti si fece tra la Stazione Centrale e P. Ticinese in Milano, con una carrozza munita di lampade Edison alimentate da una batteria di pile Bunsen. La seconda esperienza si fece sul diretto della sera fra Milano ed Alessandria, con lampade Lane Fox, mantenendo le pile Bunsen come fonte dell'elettricità.

Il risultato di queste esperienze e gli studii fatti fare appositamente all'estero dall'Amministrazione delle dette ferrovie, condurranno ad una maggior estensione dell'illuminazione elettrica dei vagoni, facendo però uso, non delle costose e poco costanti pile primarie, ma di quelle secondarie od accumulatori.

Dal punto di vista puramente scientifico e tecnico, codesti esperimenti hanno dato senza dubbio risultati molto *soddisfacenti* ed *incoraggianti*.

Essi hanno però nello stesso tempo messo in evidenza che tale sistema non può essere convenientemente applicato, se non in condizioni speciali a cui abbiamo accennato precedentemente, e che, pur troppo, non è facile possano verificarsi in un esercizio così complesso, come quello di una strada ferrata, e sovrattutto sui treni in movimento.

Il numero di accumulatori necessario per alimentare, durante 10 o 12 ore, le 50 lampade circa che si possono avere in un treno, è sempre tale da rappresentare un peso di parecchie tonnellate; per cui, se si tien conto del loro costo, delle spese di acquisto e di adattamento, di manutenzione e di trasporto, e della spesa occorrente per gli impianti fissi della macchina dinamo-elettrica, è facile riconoscere che il sistema non può riuscire se non molto costoso.

Si aggiunga che gli accumulatori vogliono esser caricati lentamente e con moltissima cura; che, per non aumentarne di troppo il numero, essi devono essere collocati in un solo gruppo nel carro a bagagli, anzichè in varii gruppi distribuiti sulle diverse vetture; che da ciò originano molte difficoltà pratiche nel fare gli accoppiamenti fra veicolo e veicolo nelle manovre di composizione e scomposizione dei treni, nel mantenere illuminata la parte del treno che si distacca, e nel proporzionare per essa il numero degli accumulatori, che devono entrare in funzione per alimentare le lampade che vi devono rimaner accese.

Col terzo sistema infine, cioè coll'impiego combinato degli accumulatori e di una macchina dinamo-elettrica nel bagagliaio, si cerca di realizzare una sensibile economia sul sistema precedente, diminuendo il numero degli accumulatori.

Però con questo sistema, mentre non sono tolti di mezzo gl'inconvenienti or ora ricordati, relativi agli accoppiamenti, alle manovre, ecc., altri non meno gravi se ne

presentano, a cagione della velocità variabile della macchina dinamo-elettrica e della variabile composizione dei treni.

Per avere, infatti, in ciascuna lampada una intensità luminosa costante, occorre mantenere costante la differenza potenziale sui due conduttori principali, malgrado le varie cagioni che tenderebbero a farla aumentare o diminuire.

Queste cause di alterazione sono:

1) Il numero variabile delle lampade da alimentare;

2) La velocità variabile della macchina dinamo-elettrica.

Sarebbe fuor di luogo, pei limiti che ci siamo fissati in questi articoli, lo esporre minutamente con quali mezzi si può cercare di ovviare a questi due inconvenienti.

Ricorderemo solo che la disposizione la quale teoricamente si presenta la più semplice, sarebbe la seguente.

Gli accumulatori vengono collocati colle lampade in circuito derivato; dimodochè, secondo che la corrente è fornita alle lampade dalla macchina dinamo-elettrica o dagli accumulatori, essa le attraversa in un senso o nell'altro. La macchina dinamo-elettrica è proporzionata in modo che, mentre il treno cammina a velocità normale, la sua forza elettromotrice ai poli è superiore a quella che chiameremo *contro-elettromotrice* degli accumulatori; allora la corrente della macchina attraversa, tanto le lampade, quanto gli accumulatori, mantenendo accese le prime e caricando di elettricità i secondi.

Quando la velocità del treno venisse a crescere, con essa tenderebbe a crescere la forza elettromotrice della macchina. Bisogna allora che un apparecchio automatico, collocato in derivazione insieme alle lampade, diminuisca l'intensità della corrente eccitatrice (interponendo delle resistenze nel circuito dell'eccitatrice), in modo da compensare l'aumentate velocità, e ricondurre la forza elettro motrice al suo valore primitivo.

Questo apparecchio evidentemente servirebbe anche a rendere l'intensità della luce di ciascuna delle lampade indipendente dal loro numero.

Un altro apparecchio speciale poi dovrebbe entrare in azione quando invece la forza elettromotrice della macchina diventasse insufficiente, come avviene durante i rallentamenti e le fermate dei treni. Tale apparecchio dovrebbe essere costruito per modo da togliere, in tal caso, la macchina fuori del circuito; le lampade sarebbero allora mantenute accese dalla corrente proveniente dagli accumulatori. Al momento poi, in cui la velocità della macchina fosse ridivenuta quella normale, essa rientrerebbe automaticamente in circuito. È poi ovvia la ragione per cui la macchina debba esser tolta dal circuito quando è ferma o quasi.

Di apparecchi destinati a compiere simili funzioni, moltissimi ne vennero costruiti fino ad oggi. Alcuni di essi specialmente quelli ideati dall'Edison e dal Lane Fox applicati in circostanze favorevoli, diedero risultati abbastanza buoni. Disgraziatamente essi sono troppo delicati perchè sia lecito sperare che possano funzionare convenientemente, se messi in un veicolo di strada ferrata, e soggetti quindi inevitabilmente alla polvere ed alle continue scosse.

É necessario perciò che gli ingegneri delle Strade Ferrate si occupino della soluzione pratica di tali difficoltà. Si tratta di determinare, dietro studii coscienziosi ed esperienze numerose, le condizioni speciali fisiche e meccaniche a cui devono soddisfare tali apparecchi per adattarsi alle circostanze speciali nelle quali debbono funzionare.

Noi non possiamo perciò far a meno di tributare la meritata lode al signor Jousselin, ispettore della Paris-Lyon-Mediterranée, al signor Regray, ingegnere-capo del Materiale e della Trazione nelle Strade ferrate francesi dell'Est, ed alla Direzione della ferrovia da Francoforte a Fulda, per gli interessanti esperimenti da essi fatti in questo senso. Del pari non dobbiamo dimenticare il suddetto ing. cav. Maroni, che con grande amore e da molto tempo si occupa della materia, e diede già prove evidenti dei suoi profondi studii.

Questi esperimenti hanno finora servito a far meglio apprezzare le gravi difficoltà che ancora restano da superare, prima che l'illuminazione elettrica dei veicoli diventi un fatto compiuto, e soddisfi all'aspettativa del pubblico, senza che riesca molto gravosa alle Amministrazioni delle strade ferrate.

Noi ci auguriamo che le nostre Amministrazioni, seguendo il lodevole esempio di quella dell'Alta Italia, si mettano decisamente sulla medesima via degli studii, e così coll'unione degli sforzi individuali si possa riuscire a risolvere praticamente ed economicamente un problema, che presentasi con apparenze si allettanti. —

Con ciò chiudiamo quanto ci eravamo proposti di dire circa l'illuminazione elettrica ad incandescenza, dolenti se la mancanza di figure ha potuto in qualche punto rendere meno chiare le nostre parole.

LIGHT.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che gli studii, già da noi annunciati, tra il Ministero dei lavori pubblici e le principali Amministrazioni ferroviarie, per migliorare le comunicazioni tra Roma e l'alta Italia, riescirono ad un risultato soddisfacente.

Ci mancano ancora le precise disposizioni all'uopo concretate; ma, a quanto si ha dalle ultime notizie, si tratterebbe dell'attivazione di una seconda coppia di treni diretti fra Roma, Torino e Milano per la linea maremmana (Pisa-Genova), in coincidenza coi treni internazionali per la Francia e l'Europa centrale.

Ci riserviamo a dare nel prossimo numero maggiori particolari in proposito.

><

Il 22 corr., alle 3 pom., è caduta una grossa frana dalla trincea detta di Roreto a tre chilom. circa da Bra verso Savona, che causò l'interruzione del servizio ferroviario per l'ingombro della strada. Venne subito disposto per la costruzione di una passarella in legname per attivare il trasbordo dei passeggeri e merci a grande velocità, locchè si è potuto praticare sino da oggi. Il trasbordo si calcola che durerà circa una settimana, attesa la difficoltà dello sgombro, trattandosi che le materie sono impregnate d'acqua e quindi di difficile asportazione.

In questa località si sono avverati più volte simili inconvenienti, per ovviare ai quali bisognerà occuparsi di un assetto definitivo: ciò che forse non fu fatto finora, a quanto crediamo, in pendenza delle questioni con la Impresa costruttrice.

Ci scrivono da Firenze che fra la Società delle Strade ferrate Meridionali e quella della ferrovia Sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani, la prima nella sua qualità di esercente le linee Calabro-Sicule, venne stipulata una Convenzione per istabilire il servizio cumulativo fra le Stazioni siciliane appartenenti alle linee esercitate dall'Amministrazione delle Meridionali e le Stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani.

La Convenzione è stata sottoposta alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici, e si riferisce non solo ai viaggiatori e bagagli, ma anche alle merci, ai bestiami ed ai veicoli, sia a grande che a piccola velocità.

Ci scrivono da Roma che il giorno 30 del corrente mese avranno luogo a Firenze delle conferenze fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per fissare le basi generali del progetto di un nuovo treno Reale.

Alle dette conferenze prenderà parte anche un delegato della Casa Reale.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha fatto acquisto dalla Ditta Vicary e Chiaves di tutti gli apparecchi elettrici che avevano già funzionato nella Stazione di Torino P. N. lo scorso autunno. Questi apparecchi si impiegheranno per illuminare una parte delle officine di P. Nuova.

Sappiamo che l'Amministrazione medesima ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici gli elaborati relativi ai rifacimenti di binarii e scambii da eseguirsi durante il corrente anno.

I rifacimenti di binario si estenderanno a 175 chilometri, ripartiti sulle diverse linee delle quattro divisioni; e quelli degli scambii, a 195 scambii semplici ed a 15 scambii tripli.

La spesa complessiva pei detti rifacimenti è preventivata in circa tre milioni e mezzo di lire.

Il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie ha deliberato la fornitura di 900 mila chilogrammi d'olio alle Ditte Vianelli di Venezia, Rossi di Torino e Napoleone di Bari, cioè 25 lotti di 1500 chilog. per la prima, 29 per la seconda, e 6 per la terza.

Il Consiglio medesimo ha autorizzato l'appalto per la fornitura di 290 mila tonnellate di carbone pei bisogni dell'anno 1883, da consegnarsi in differenti epoche nei porti di Savona, Venezia e Genova.

Venne dallo stesso Consiglio approvata l'aggiudicazione alla Ditta Maffei di Monaco di 6 locomotive a 4 ruote accoppiate e di altre 4 a 6 ruote ascoppiate alla Hannoverische Maschinenfabrik di Linden.

Riceviamo da Milano la notizia che il R Commissario per l' esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, al cui esame furono deferiti i progetti tecnici per la rete di tramvie nella provincia di Pavia, la cui costruzione fu assunta dalla Società delle ferrovie del Ticino, ha ritenuto, con poche osservazioni, i progetti stessi ammissibili.

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Livorno ha instato presso il Governo per ottenere che siano adottate tariffe speciali più ridotte di quelle attuali nel servizio italo-svizzero per la via del Gottardo.

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato uno schema di Convenzione per l' attivazione di un servizio di corrispondenza pei viaggiatori fra quelle ferrovie e la tramvia Monza-Barzanò.

L'Amministrazione delle ferrovie predette ha inoltre prese le seguenti deliberazioni:

Ha approvato, come negli anni precedenti, un treno speciale fra Parigi e Roma in occasione delle prossime feste del Carnevale.

Ha ammesso il nuovo schema di Capitolato d'oneri sul quale aprire la gara per l'aggiudizazione del servizio dei bastagi a Torino P. S e P. N.;

Ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il preventivo delle provvista di materiale ruotabile occorrente per le nuove ferrovie complementari.

Ecco le informazioni che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto di appalto del 1° tronco della nuova ferrovia da Chivasso a Casale, ai cui studii sovraintende l'Ufficio del Genio civile di Torino.

Il tronco ha la lunghezza di m. 12,340, e la spesa relativa è preventivata in L. 1,430,000, delle quali L. 1,000,000 per opere da appaltare, e L, 430,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, materiale di armamento, meccanismi fissidelle Stazioni e lavori diversi.

In quanto riguarda la planimetria, il tronco è suddiviso in m. 3,240 di tratti in curva, ed in m. 9,100 di allineamenti retti; il raggio minimo delle curve è di m. 600.

Altimetricamente il tronco è suddiviso in m. 1,300 di livellette orizzontali, ed in m. 11,040 di livellette in pendenza, la cui inclinazione massima è limitata al 6 0[0.

Le opere d'arte più importanti progettate sono; un ponte sulla Dora in 7 campate, di m. 18.20 cadauna, ed un ponte sul Canale Cavour a travata metallica, di una luce di m. 35.

Le opere d'arte minori sommano a 99, e di queste 80 sono da costruirsi lungo il tronco e 19 fuori della linea.

Sono altresì progettate due fermate, una per l'abitato di Verolengo, e l'altra per Calciovacca; e per l'alloggio del personale di guardia devonsi costruire 10 case cantoniere.

Per mantenere poi la continuità delle strade attraversate della ferrovia, i passaggi a livello occorrenti sono in tutti 29.

Il detto tronco ha la sua origine alla Stazione di

Chivasso, e termina al confine della provincia di Torino.

><

A complemento delle informazioni inserite nei nostri due numeri precedenti, circa l'incarico dato dal Ministero dei lavori pubblici alle Società delle Strade ferrate Meridionali di provvedere alla costruzione di un ponte provvisorio in legname sul Sele, allo scopo di sollecitare l'apertura all'esercizio del tronco della linea Battipaglia-Castrocucco, compreso fra Battipaglia ed Agropoli, possiamo aggiungere che i lavori di costruzione del detto ponte, il cui progetto fu studiato dall'egregio comm. ing. Pessione, sono già in corso, e che per la loro ultimazione potranno occorrere 45 giorni.

Il detto ponte avrà la lunghezza complessiva di m. 120, e sarà diviso in 16 campate, di m. 8 cadauna.

Anche la Direzione generale dei telegrafi ha date le disposizioni necessarie per l'impianto della linea telegrafica lungo il tronco preindicato.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che si possa, anche agli effetti della legge sulle espropriazioni di pubblica utilità, approvare il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per la costruzione di un piano caricatore e relativo binario di servizio da costruirsi nella fermata di Bussi, lungo la linea da Aquila a Pescara.

Il Consiglio stesso ha poi ritenuto che possa accordarsi alla Provincia di Udine la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia di 4ª categoria da Udine per Palmanova a Portogruaro, con un binario di servizio dalla Stazione di San Giovanni Nogaro al porto.

Il Consiglio medesimo ha infine opinato che possa essere approvato il progetto e possano bandirsi gli incanti per lo appalto del 2º tronco della ferrovia da Gozzano a Domodossola, compreso fra Orta e Casale Corte Cerro.

La lunghezza di questo tronco è di m, 13,050, ed il relativo importo totale di L. 2,844,000, delle quali L. 2,035,000 per lavori da appaltare, e L. 809,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 15 al 20 corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti relativi:

All' appalto per fornitura delle traverse, posa dell' armamento e collocamento in opera del materiale fisso nelle Stazioni dei tronchi Zollino-Soleto e Soleto-Galatone, della ferrovia Zollino-Gallipoli;

All' impianto di una fermata presso Paderno, nel tronco da Mandalossa a Provaglio, della ferrovia di 3ª categoria Parma-Brescia-Iseo;

A talune opere di consolidamento occorrenti nel chilometro 95 della ferrovia Eboli-Potenza;

Alla costruzione di una galleria artificiale nel chilom. 129 della ferrovia medesima;

Alla difesa frontale di un tratto della sponda destra di Po contro l' abitato di Olza, in Comune di Monticelli d' Ongina, in provincia di Piacenza;

Ed alla sistemazione dell' argine destro di Brenta nella località della Folla, in Comune di Nove, provincia di Vicenza.

Furono anche approvati un progetto per nuovi fabbricati da costruirsi nelle Stazioni di Luvino, Maccagno e Pino, della ferrovia Novara-Pino; e taluni studii di massima per ferrovie secondarie in Sardegna.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Il Ministro dei lavori pubblici, nella seduta del 18 corrente, ha presentato alla Camera dei deputati il progetto di legge per l'esercizio delle ferrovie. Il progetto stabilisce soltanto la massima dell'esercizio privato, senza entrare nei particolari riguardo alle modalità da tenere nel determinare le concessioni.

Queste modalità verrebbero tracciate poi seguendo i criterii della Camera, sia riguardo al numero che alle divisioni delle reti, all'acquisto ed uso del materiale, ecc. ecc.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nel *Sole:*

Anche domenica scorsa, 14 corr., all'una pom., i portatori d'Azioni comuni delle Ferrovie Romane si radunavano nel locale della Borsa, sotto la presidenza del sig. Luigi Bertolazzi, mentre fungeva da segretario il sig. rag. Giulio Conti.

Il presidente informò l'adunanza come, ad esaurimento dell'incarico avuto nell' assemblea del 19 novembre scorso, il Comitato ha trasmesso con accompagnatoria alla Commissione liquidatrice l'ordine del giorno in quella votato, ed inviata una petizione al Governo del Re, col tramite del sig. Prefetto di Milano, la qual petizione pare sia stata presa in seria considerazione dal Governo.

Detto poscia sul carteggio tenuto colla Commissione liquidatrice, si aperse viva discussione intorno alla transazione in corso col sig. Koënigswater di Parigi, prendendovi parte i sig cav. Segrè, Mapelli, dottor Tamburini, ingegnere Moschini ed avvocato Donati.

Infine il presidente, appoggiando il rag. Conti, dichiarò che il Comitato non può assolutamente proseguire l'opera sua, la quale tornerebbe vana, poichè non riconosciuta dalla Commissione liquidatrice, che si è dichiarata pronta a rispondere a qualunque azionista personalmente.

Dopo di che, l'Assemblea votò unanime il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea:

« Sentite le informazioni date dal Comitato di vigilanza pel suo operato in esito ai voti espressi nell' adunanza del 19 novembre 1882;

« Ringrazia i componenti il Comitato per quanto hanno fatto nell'interesse degli azionisti, ed approvando le ragioni per cui non intendono più rimanere in carica, pur deplorando questa loro decisione, ne prende atto.

« Siccome poi dall'asserto della Commissione liquidatrice, colle dichiarazioni date dal sig. cav. Segrè, appaiono discrepanze e pare risultarne responsabilità per la Commissione liquidatrice;

« Sia per il modo con cui furono condotte le trattative di transazione fra Segrè, Geisser e Koënigswater, sia perchè non venne convocata l'Assemblea generale e proceduto altrimenti ad ottenere adesione dei soci nel senso di poter condurre a termine le trattative di transazione suddetta;

« Così l'Assemblea si riserva per sè e per i singoli azionisti di prendere in esame l'occorso e di procedere, se e come di diritto verso chi di ragione ».

Stazione di Trastevere a Roma. — Fino al 4 dell'imminente febbraio, resteranno depositati nella Segreteria del Municipio gli atti relativi alla costruzione della Stazione ferroviaria in Trastevere, con innesto alla linea di Civitavecchia; unitamente all' elenco dei terreni da occuparsi per i lavori occorrenti, ed a tutte le indicazioni prescritte dalla legge, fra le quali quella dell'indennità che si offre agli espropriandi.

Chiunque potrà prendere conoscenza degli atti anzidetti e proporre in merito le proprie osservazioni.

Succursale dei Giovi. — Scrivono da Siracusa, 13, al *Corriere Mercantile*:

Per la fine del corr. mese partirà da Siracusa per Genova l'ing. sig. Anselmo Gobba, il quale viene costì per prendere la direzione dei lavori del nuovo tronco di ferrovia dei Giovi, stato appaltato all'Impresa Cesaroni Almazia.

Il sig. Gobba non è al suo primo lavoro di tale genere,

ed il Governo, nell'approvare la sua destinazione per tale importante lavoro, diede prova di sapere apprezzare il suo vero merito.

Ferrovia Cajanello-Isernia. — Alle ore 10 ant. del 7 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del secondo tronco della ferrovia Cajanello-Isernia, compreso fra i chilometri 15 + 711 e 21 + 500 a partire da Cajanello, della lunghezza di m. 5,789 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali di armamento e la posa in opera del medesimo), per la presunta somma di L. 321,586.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 26,000, ed in L. 55,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 ant. dell'8 detto mese, presso il suddetto Ministero, si addiverrà all'incanto per l'appalto dei ferri occorrenti all'armamento di varii tronchi delle Ferrovie complementari, diviso in tre distinti lotti come segue:

I. Rotaie in acciaio Bessemer, tonn. 6388.058, per l'importo di L. 1,659,595;

II. { Stecche corniere, quint. 3259.480 / Piastrine, id. 1833.710 } per L. 162,982;

III. { Chiavarde con rosette, quint. 736.470 / Ramponi, id. 2145.660 } » 116,053

Il tempo utile per la consegna è fissato in mesi quattro dalla stipulazione del contratto; e la consegna pel 1° lotto si farà a Zollino, Colico, Foggia, Manfredonia e Giulianova; pel 2° e pel 3° a Zollino, Colico, Foggia e Giulianova.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria e definitiva è rispettivamente fissata in L. 67,500 e L. 135,000 pel 1° lotto; L. 8,150 e L. 16,300 pel 2°; L. 5,850 e L. 11,700 pel 3°, tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che un recente decreto del Presidente della Repubblica francese ha regolamentato, come segue, la importazione in Francia *delle piante e dei prodotti diversi dei vivaj, dei giardini, delle serre, e delle aranciere:*

« *Art.* 1. Le piante e i diversi prodotti dei vivaj, dei giardini, delle serre ed aranciere in provenienza dall'estero possono essere introdotti in Francia per gli Ufficii doganali tassativamente indicati, e per quelli di Ventimiglia e di Modane, per ciò che riguarda l'Italia (via di terra).

« *Art.* 2. L'introduzione dei prodotti sopra indicati nel territorio della Repubblica francese per le Dogane suddette non sarà permessa se non quando essi siano imballati solidamente, ma però in modo che si possano fare le necessarie verifiche, e che siano accompagnati da una dichiarazione del mittente, e da un certificato dell'Autorità competente del luogo di origine, dal quale risulti:

« 1° che provengono da un terreno separato del tutto dai ceppi di vite per uno spazio almeno di 20 metri, o da un ostacolo alle radici, giudicato sufficiente dall'Autorità competente;

« 2° che questo terreno non contiene alcun ceppo di vite;

« 3° che non vi esiste alcun deposito di tali piante;

« 4° che, se vi ebbero ceppi intaccati dalla fillossera, questi siano stati radicalmente esportati, e siansi fatte, durante tre anni, operazioni di disinfezione, per cui, dalle investigazioni eseguitesi, sia assicurata la completa distruzione dell'insetto e delle radici.

« *Art.* 3. Gli oggetti sequestrati in contravvenzione al precedente articolo, saranno tosto abbruciati sul luogo assieme al loro imballaggio, e i contravventori saranno puniti conformemente alle leggi. »

Con decreto pure recente, il Governo del Belgio ha preso disposizioni analoghe alle precedenti, aggiungendo che le spedizioni di prodotti orticoli provenienti dagli Stati che non fecero adesione alla Convenzione di Berna (fra cui l'Italia), e che non fossero accompagnati dai documenti sopraccitati, non saranno consegnati al destinatario se non dopo essere stati soggetti all'esame di determinati periti.

— La stessa Direzione annuncia che, previa approvazione ministeriale, ed in seguito ad accordi presi colle Strade ferrate Romane e Meridionali, a cominciare dal 1° febbraio p. v. entreranno in vigore tutte le modificazioni ed aggiunte introdotte nel Regolamento-tariffe pel trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti, e valevoli per tutte tre le Amministrazioni ferroviarie italiane.

Restano quindi, a cominciare dal detto giorno, abrogati l'avviso al pubblico in data 18 luglio 1881 e tutte le disposizioni precedentemente in vigore in merito ai trasporti stessi, che fossero contrarie a quelle pubblicate.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 16:

Recentemente abbiamo fatto cenno del processo pendente davanti il Tribunale federale fra la Società del Gottardo e l'Impresa Favre.

Come è noto, la prima pretende di essere indennizzata dall'Impresa costruttrice del gran tunnel del Gottardo, a causa del ritardo nella consegna dell'opera compiuta; e per anticipazioni sulle installazioni. La cifra che la Società del Gottardo reclama è di fr. 8,744,324.23, che si ripartisce nel seguente modo: fr. 5,584,080 per anticipazioni fatte per le costruzioni di edificii (officine, magazzini, ecc.), coll'interesse del 5 0[0] decorribile dal 5 ottobre 1881 in poi; da questa cifra però sono da dedurre fr. 300,000 per le installazioni ritirate ancora dalla Società; fr. 2,745,000 per ritardo nel compimento del tunnel, non che l'interesse dipendente, al 5 per cento; fr. 500,000 per denaro prestato. Si assicura poi che il reclamo di un indennizzo pel ritardo nel compimento del tunnel non è spiegabile, in quanto che questo ritardo non produsse alcun danno alla Società, le linee d'approccio non essendo terminate che assai tempo dopo; ma si crede che questa domanda sia stata messa innanzi per controbilanciare le pretese opposte dall'Impresa Favre.

Questa, infatti, domanda a sua volta un indennizzo di fr. 11,481,322.50. Questo indennizzo è calcolato sulla totalità del costo del gran tunnel, e si distribuisce come segue: 10 0[0] per irregolarità sulla fissazione dei tipi e per l'attitudine ostile del personale della Società; 2 0[0] per la crisi finanziaria; 8 0[0] per casi di forza maggiore ed insufficienza di studii preparatorii.

Come abbiamo già detto, ora questo processo pende avanti il Tribunale federale, tutti gli sforzi per produrre un accordo bonale tra le due parti, essendo falliti. A quanto pare, il Tribunale federale si occuperà fra poco di questa causa.

— Si annuncia che la Società del Gottardo ha mandato uno dei suoi principali impiegati a Marsiglia per istudiare sul posto il traffico di quella piazza. Si attribuisce tale inchiesta al fatto, che gran parte delle esportazioni della Svizzera occidentale, centrale ed anche orientale, continua ad esser diretta sopra Marsiglia, come prima dell'apertura del Gottardo, invece che sopra Genova.

— La *Continental Gazette* scrive invece che l'apertura del tunnel del Gottardo è in procinto di modificare i rapporti commerciali con una rapidità veramente rivoluzionaria. Finora l'Italia era isolata dall'Europa settentrionale per la formidabile barriera delle Alpi, ed il suo commercio si limitava alle transazioni coll'Inghilterra e colla Francia. Il tunnel del Gottardo la pone in relazioni dirette colla Germania, il Belgio e l'Olanda.

Nei due primi mesi dopo l'apertura del tunnel, i Tedeschi hanno mandato in Italia 40 mila tonnellate di carbone, 107 tonnellate di ferro greggio, 14 mila tonnellate di macchine, 693 tonnellate di rame, 17,409 tonnellate di spiriti, 1,446 tonnellate di carta, e 76 vagoni per strade ferrate.

Ferrovie austriache. — Si ha da Vienna, 15:

In questo momento è radunata a Praga una Conferenza delle Compagnie delle Strade ferrate. Essa si compone di 23 rappresentanti austro-ungheresi, di 33 tedeschi e di 12 delegati di Compagnie inglesi, francesi, olandesi, belghe e svizzere. Ha per iscopo di elaborare e di fissare i piani destinati a facilitare la circolazione dei viaggiatori sulle diverse linee dell'Europa centrale. I progetti relativi a questa quistione saranno ricevuti fino al 1° maggio prossimo.

Tra le proposte già fatte figura quella dei direttori delle Strade ferrate dello Stato austriache, relativamente alla creazione di un nuovo *espresso* diretto fra Vienna e Londra, che lascierebbe Vienna a 3 ore e 16 minuti del pomeriggio, ed arriverebbe a Londra il dopo domani mattina. Questo servizio sarebbe combinato con quello degli *steamers*. Una seconda proposta aveva per iscopo di unire l'*espresso* della Strada ferrata Sud-Austriaca cogli *espressi* di Monaco, via Norimberga, fino a Berlino, e di abbreviare di 5 ore il percorso fra Berlino e Roma. Finalmente si proponeva di stabilire un espresso fra Parigi e Bucarest, due volte la settimana. Questi tre progetti furono adottati.

Tunnel sotto la Manica. — La *Pall Mall Gazette* annunzia che sir Edward Walkin, presiedendo, la scorsa settimana, l'assemblea generale degli azionisti della ferrovia sottomarina, disse di essere convinto che la esecuzione del tunnel sotto la Manica contribuirà grandemente ad assicurare in modo permanente la pace del mondo.

Sir Walkin smentì la notizia che la esecuzione del tunnel debba costare otto milioni di sterline, e disse che non ne costerà che due milioni e quattrocentomila.

La Compagnia aspetta le deliberazioni del Governo e del Parlamento per ripigliare i lavori.

Tunnel sotto l'Elba. — Coi suoi porti considerevolmente aumentati, i suoi docks, le sue centinaia di navi provenienti da tutte le parti del globo, Amburgo offre il quadro più vivente dell'attività marittima. Di fronte alla parte principale della città, sulla riva opposta dell'Elba, s'erge l'isola Steinwerder, nella quale trovansi parecchi docks.

Battelli a vapore fanno regolarmente il servizio dei viaggiatori e delle merci fra questa isola ed Amburgo Ora fu proposto di scavare un tunnel sotto l'Elba, allo scopo di riunire le due rive. La lunghezza di questo tunnel sarebbe di circa 860 metri, e costerebbe 25 milioni di franchi.

Disastro in America. — Dispacci da Nuova York, in data del 21, recano alcune notizie sullo spaventoso disastro avvenuto sul Southern Pacific Railroad.

Il treno espresso, partito il 20 da San Francisco, nella china assai rapida, lunga circa quattro miglia, che si trova presso Los Angelos, ebbe d'un tratto spezzate le catene dei freni.

Il treno, scendendo allora con una spaventosa velocità, uscì dalle rotaie, e nel percorrere una curva, precipitò in fondo ad un burrone.

Un dispaccio dice che, per la gran velocità, gli assi delle ruote si riscaldarono al punto da appiccare il fuoco alle vetture; un altro invece, che le vetture, ammonticchiate le une sulle altre, presero fuoco pel contatto della macchina.

Il fatto sta che il treno si abbruciò.

Le vittime del disastro sono molte. Quindici persone perirono, quattordici furono gravemente ferite, molte abbruciate. Sette cadaveri furono dalle fiamme resi irreconoscibili.

Notizie Diverse

Congresso degl'ingegneri. — Lunedì è stato inaugurato a Roma il Congresso degl'ingegneri, alla presenza del Re, in occasione della Esposizione internazionale di Belle Arti, inauguratasi il giorno prima.

Il duca Torlonia ff. di Sindaco salutò e ringraziò i convenuti in nome di Roma, e gli invitò ad inaugurare i loro lavori al grido di: *Viva il Re!*

Il ministro Baccarini, con splendido discorso, ricordò la grandezza dei lavori di Roma antica e l'esempio dei contemporanei.

L'ingegnere Betocchi riassunse il programma dei lavori del Congresso.

Il Re si intrattenne poi coi componenti il Comitato esecutivo, interessandosi al buon esito del Congresso.

Quindi si procedè alla votazione per l'ufficio di Presidenza. Per acclamazione vennero eletti presidenti onorarii il Ministro dei lavori pubblici ed il ff. di Sindaco di Roma; e per acclamazione venne eletto presidente del Congresso il comm. Betocchi.

Nel prossimo numero daremo più ampii particolari su questa e sulle successive sedute del Congresso.

Ispettori del Genio civile. — Con recente Decreto ministeriale sono stati designati gli ispettori del Genio civile, che devono assumere per l'anno 1883 l'ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita con Decreto Reale dell'11 corrente mese.

Pel servizio generale:

Betocchi comm. Alessandro, al 1° Circolo (Alessandria, Cuneo, Genova — esclusi i lavori marittimi —, Novara, Porto Maurizio e Torino);

Vitali comm. Augusto, al 2° Circolo (Bergamo, Brescia, Como, Sondrio, e — senza le arginature del Po ed influenti — Milano e Pavia);

Natalini comm. Pompeo, al 3° Circolo (Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio Emilia, Mantova — a destra del Po — e Piacenza);

Spadon comm Ottavio, al 4° Circolo (Belluno, Treviso, Udine, Venezia e Vicenza);

Rappaccioli comm. Sante, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (sino a nuova disposizione), al 5° Circolo (Mantova — a sinistra del Po, — Padova, Rovigo, Verona, Cremona per le sole arginature del Po ed influenti, Milano e Pavia);

Manara cav. Enrico, al 6° Circolo (Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia, Teramo e Macerata);

Becchi cav. Giandomenico, al 7° Circolo (Cagliari, Livorno, Lucca, Massa-Carrara, Pisa e Sassari);

Bompiani comm. Gaetano, all'8° Circolo (Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Pesaro e Ravenna);

Poggi cav. Francesco, al 9° Circolo (Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce);

Milesi comm. Sereno, al 10° Circolo (Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno);

Oberty cav. Giovanni, all'11° Circolo (Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani);

Dionisio comm. Carlo, al 12° Circolo (Caserta, Grosseto, Napoli, Roma e Siena).

Per le costruzioni ferroviarie:

Borgnini comm. Giovanni, al 1° Circolo (Alta Italia), Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia;

Schioppo comm. Vincenzo, al 2° Circolo (Media Italia e Sardegna), Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzi e Sardegna;

Ferrucci comm. Antonio, al 3° Circolo (Italia Meridionale e Sicilia), Molise, Campania, Puglie, Basilicata, Calabria e Sicilia.

Opere idrauliche. — L'*Adige* di Verona è informato che i sigg. prof. Turazza e deputati Bucchia e Cavalletto, componenti la Commissione nominata dalla Giunta municipale di Verona allo scopo di esaminare i progetti per salvare Verona da ulteriori piene dell'Adige, hanno terminato il loro mandato.

Da Padova trasmisero al Municipio i progetti corredati della relazione.

Fra i progetti stessi, quattro furono giudicati i migliori.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 7 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 18

corr.), la Società belga sedente a Bruxelles, denominata *Les Tramways Florentins*, col capitale nominale di lire 2,500,000, diviso in 10,000 Azioni da L. 259 ciascuna, ed avente per iscopo l'acquisto, la costruzione e l'esercizio di strade ferrate e tramways a trazione di cavalli e d'altri motori, è abilitata ad operare nel regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo, avendo eletto domicilio in Firenze, e destinata la somma di lire 125,000 alle operazioni in Italia.

Inchiesta sui tabacchi. — L'onorevole senatore Brioschi ha dato termine alla relazione della Commissione d'inchiesta sui tabacchi, la quale conclude:

1. Che nessun altro sistema d'imposta sui tabacchi può dare il reddito assicurato dal monopolio, e che quindi questo deve essere mantenuto.
2. Che il monopolio deve essere amministrato direttamente dal Governo.
3. Che il servizio delle manifatture o delle coltivazioni deve essere affidato alla Direzione generale delle gabelle, affinchè una sola Amministrazione provveda all'acquisto, alla fabbricazione, alla vendita dei tabacchi ed alla repressione del contrabbando.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii non si tenne gran conto nella scorsa settimana, e solo le Azioni della Società delle Meridionali diedero occasione a qualche rara transazione al prezzo di 446.50 a principio e di quello di 439 per ultimo. Le Obbligazioni relative si tennero meglio a 273; i Boni da 530 a 532.50.

CONVOCAZIONI

Unione Banche Piemontese e Subalpina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 febbraio p. v. in Torino (Società dell'Industria nazionale, piazza Castello, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio, per provvedimenti amministrativi in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società anonima per la illuminazione a gas di Novara. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 3 febbraio p. v. in Novara (via Dominioni, casa Miglio), per approvazione dei conti dell'esercizio 1881-1882, per comunicazione del Consiglio d'amministrazione, e per approvazione della liquidazione sociale.

Società anonima di Fiumicino per ferrovie, terreni e bagni. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 11 febbraio p. v. in Roma (vicolo Sciarra, n. 61), per la discussione dei bilanci a tutto gennaio 1883, per deliberazione sulla proposta liquidazione sociale, per la nomina dei liquidatori.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca Nazionale. — Il Consiglio superiore, in sua adunanza d'oggi, fissò in L. 48 il dividendo sulle Azioni della Banca pel 2° semestre dell'anno 1882, pagabile dal 5 febbraio prossimo.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 1° febbraio p. v., presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della Caserma Alpina in Cuorgnè, per l'importo di lire 53,500. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Capua, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una strada militare al Monte Conca presso Gaeta, sull'importo di L. 46,080.94, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 come sopra.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tratto del 4° tronco della strada provinciale da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso fra l'abitato di Palazzo Adriano e la Portella Carduccio, della lunghezza di m. 7,462, per la presunta somma di L. 206,800. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Palermo Messina per Catania, compreso fra l'abitato di Calascibetta ed il principio del tratto di accesso alla spalla sinistra del ponte Morello, della lunghezza di metri 10,383.33, per la presunta somma di L. 263,600. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Teramo alle strada Aquila-Ascoli, compreso fra Colle Fano e la Sella di Fustagnano, della lunghezza di m. 10,414.05, per la presunta somma di L. 222,600. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra Santa Caterina del Jonio e la Sella Rizzari, della lunghezza di m. 8,096, per la presunta somma di L. 279,700. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tratto della strada provinciale compreso fra il Titolo di Lucito e la Masseria Prentillo, della lunghezza di m. 11,224.33, per la presunta somma di L. 391,000. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di metalli diversi, sull'importo complessivo di L. 52,233.33, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 6,000, come sopra. Le altre condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di compimento del fabbricato pel Ministero della guerra in via Venti Settembre in Roma, sull'importo di lire 2,968,768.87, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 1180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 350,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra la 2ª traversata del Salto a m. 14.45 dopo sponda destra della 3ª traversata presso il ponte S. Martino sotto Concerviano, della lunghezza di metri 4,743.50, per la presunta somma di L. 133,705. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzsone del 1° tronco della strada provinciale da Porto Santa Venere per Briatico, fino alla provinciale di Tropea, compreso fra il Porto Santa Venere e l'origine della strada comunale per Zungri, della lunghezza di m. 11,055, per la presunta somma di L. 232,600. Lavori da eseguire entro 2 anni e 1/2 dalla consegna. Deposito interinale L. 11.000, cauzione definitiva come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana. — *Dal 1 ai 7 gennaio* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,580.—	414,811.95	262.54
Settimana corrisp. nel 1882.	1,460.—	396,964.60	271.89
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 17,847.35	— 9.35
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,580.—	414,811.95	262.54
Introiti corrisp. nel 1882	1,460.—	396,964.60	271.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+120.—	— 17,847.35	— 9.35
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1883.	1,338.—	187,542.90	140.17
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	154,402.70	116 62
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 33,140.20	+ 23.55
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	187,542.90	140.17
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324.—	154,402.70	116.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 33,140.20	+ 23.55

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	24,719,12	10,988,14	7,363,33
Piccola Velocità	6,442,21	299,46	4,115,91
Totali . . .	31,161,33	11,287,60	11,479,24

Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal 22 al ottobre* 28 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	671,735.97	20,774.75
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	555,210.71	17,170.97
Differenza in più . . .	5	116,525.26	3,603.78
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 ottobre 1882	1,683.480	26,491,951.14	19,082.37
Periodo corr. 1881	1,681.000	26,533,955.78	19,140.82
Aumento	2,480	—	—
Diminuzione	—	42,004.64	58.45

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di settembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	11,349.65	35,474.52	6,251.33	53,075.50
Bagagli e cani . .	143.21	777.86	384.77	1,305.84
Merci a grande vel.	448.64	4,938.95	342.07	5,729.66
Merci a piccola vel.	4,620.82	19,286.23	2,670.90	26,577.95
Introiti diversi . . .	381.87	621.81	239.56	1,243.24
Totale . . .	16,944.19	74,199.37	9,888 63	87,932.19

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. versato . . . . . » 35,000,000.

AVVISO D'ASTA per l'approvvigionamento di chilog. 130,000 in foglie di tabacco DRAMA.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di chilogrammi 130,000 tabacco in foglia DRAMA, ripartiti in chilogrammi

53,000 tipo A — 52,000 tipo B — 25,000 tipo C

da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1883, in base al Capitolato d'oneri 18 marzo 1882,

Notifica:

Che il giorno 20 del mese di marzo 1883, alle ore 1 1[2 pomeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1882, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio d'Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco e l'Agenzia consolare italiana a Cavalla.

Detti tipi sono depositati in queste ultime località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'Amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti direttamente dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti dalle ore 9 alle 12 meridiane e dalle ore 9 alle ore 10 antimeridiane in quello stabilito per l'asta.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione e senza farlo conoscere, indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura salvo l'appro vazione definitiva del Consiglio d'Amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e *migliori* delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime.

Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero *inferiori* al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz' altro la scheda dell' Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Il Consiglio delibera nel giorno *successivo* a quello dell'aggiudicazione provvisoria sull'approvazione dell'aggiudicazione stessa, quale se non sia approvata, s'intenderà come non avvenuta.

Se l'aggiudicatario entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta non avrà eseguito il deposito cauzionale prescritto dall'articolo 21 del Capitolato d'oneri stipulando il regolare contratto di fornitura, perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, che alla scadenza del termine resterà proprietaria assoluta del deposito predetto, rimanendo prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente senza obbligo di alcuna notificazione allo stesso.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto, saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 18 gennaio 1883.

Il Consigliere di amministrazione
B. DE MALARET.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **12 febbraio p. v. al più tardi**, ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA.

Milano, 25 Gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirdraft. propr. responsabile

ANNO XVI. Mercoledì 31 gennaio 1883. N. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» » arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STATO DI PRIMA PREVISIONE
DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI
pel 1883

Abbiamo finalmente sott'occhio l'annunciata Relazione dell'on. Gandolfi sullo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1883, presentato alla Camera dei deputati sino dallo scorso ottobre e che noi abbiamo a suo tempo analizzato (*).

La Commissione esaminatrice dichiara, per bocca del suo relatore, di accettare il detto bilancio quale fu presentato dal Governo, e solo si limita a fare talune *raccomandazioni* che le paiono opportune. Però, sulla fine della Relazione si nota che il Ministero mandò alla Commissione medesima alcune non gravi modificazioni, per le quali lo stato di prima previsione presenta ora una maggiore spesa complessiva di L. 4,066,762.58, ripartita in lire 3,358,132.58 per la parte ordinaria, e L. 808,630 per la straordinaria. Tale aumento per la massima parte dipende dall'applicazione delle recenti leggi sul Genio civile e sulle opere idrauliche, nonchè dai provvedimenti indispensabili per lo sviluppo dei servizii del telegrafo e delle poste, a cui corrispondono abbondanti eccedenze di entrate. Laonde la Commissione, ritenendo tale aumento giustificato, ne propone alla Camera l'approvazione, insieme col resto del bilancio.

In quanto poi alle dette *raccomandazioni* della Commissione, noi crediamo doverci limitare a quelle riguardanti le *costruzioni di strade ferrate*, riferendo le parole stesse del relatore.

(*) V. *Monitore,* N. 41, 42 e 43 del 1882.

Capitolo 117: « *Spese per la continuazione e per il saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relative a ferrovie già in esercizio* ». (Art. 25 della legge 29 luglio 1879, modificato colle leggi 23 luglio 1881 e 5 luglio 1882).

Trattando di questo capitolo, che corrisponde a quello su cui si imputavano precedentemente le quote di concorso dell'Italia alla ferrovia del Gottardo, cade in acconcio l'osservare che la vostra Commissione, preoccupandosi della importanza di studiare, come meglio si possa, le influenze che quella linea può esercitare, così in danno, come in vantaggio della nostra esistenza economica, ha rivolto al Ministero dei lavori pubblici alcune domande concernenti appunto il traffico che si ebbe finora attraverso quel nuovo ed importante valico alpino.

La risposta ottenuta, quantunque in verità non soddisfi agli scopi e propositi da cui ebbe origine la domanda, pur nondimeno si stampa negli allegati *I, L, M* della presente Relazione.

La vostra Giunta raccomanda al Governo di tenersi con più intensa attività, e conseguente maggiore efficacia, bon al corrente di quanto avviene pel valico del Gottardo, provvedendo rigorosamente, siccome è indispensabile, per la tutela dei gravissimi interessi nazionali, che si connettono con quella nuova comunicazione internazionale. Da questo nuovo sbocco, che ci costò così gravi sacrificii, potrà venirci un gran bene, se sapremo dominarne l'influenza; come potrà giungerci un gran male, se questa influenza saremo costretti a subire.

Importa sovrattutto non perdere di vista che sul territorio italiano va a condensarsi una lotta ad oltranza politico-commerciale fra due delle più potenti nazioni continentali di Europa, le cui tradizionali cagioni di dissidio, come già sul campo politico e militare, le trasportano ora ad azzuffarsi su quello commerciale. L'Italia deve, di fronte a questi avvenimenti inevitabili, agire oculatamente e con fermezza,

Diversamente potrà ripetersi per essa sul campo economico quanto su quello politico-militare si verificò nella età di mezzo e nella moderna, di dovere, cioè, esser campo a contese di stranieri, terminando in ogni modo:

Per servir sempre, o vincitrice o vinta!

Degli allegati suaccennati riferiamo qui testualmente quelli segnati *I* ed *M*, che sono due documenti nuovi ed interessanti.

(Allegato I).

PRO-MEMORIA.

Informazioni sullo stato dei principali lavori ferroviarii del porto di Genova.

Roma, 13 dicembre 1882.

Stazione marittima centrale sulle calate del porto. — Concordato fra gli enti interessati il progetto generale, che trovasi in corso di esecuzione. A misura dello avanzamento dei lavori portuali e della formazione delle nuove calate, l'Amministrazione ferroviaria provvede all'impianto, in base al detto progetto generale, dei meccanismi occorrenti a facilitare lo sbarco e l'inoltro delle merci dal mare alla ferrovia e viceversa.

Spese approvate:

Pei lavori più urgenti della Stazione marittima, lire 220,000;

Pei binarii e meccanismi di fronte ai magazzini generali, ed altri sulle nuove calate di S. Limbania, di S. Teodoro e della Sanità, L. 776,360.

I nuovi magazzini merci sulle calate del porto. — Pel deposito poi delle merci stesse, trovansi in corso di costruzione tre nuovi magazzini sulle calate del porto di fronte alla Darsena.

Spesa presunta ed approvata L. 849,000.

Galleria sotto il colle di S. Benigno. — Allo scopo di facilitare frattanto l'inoltro dei carri caricati sulle calate del porto, venne costruita una nuova galleria in curva sotto il colle di San Benigno, la quale già trovasi in esercizio.

Spesa approvata per la galleria propriamente detta lire 316,000;

Per l'armamento della medesima L. 25,000.

Galleria sotto il colle di S. Lazzaro e allargamento del viadotto di Sampierdarena. — E per provvedere in seguito a tutte le necessità dell'aumentato traffico, che sarà per affluire al porto di Genova a seguito dei lavori di ampliamento e di sistemazione che si eseguiscono, venne eziandio approvato il progetto per la costruzione di una nuova linea a due binarii, che, staccandosi dalla Stazione marittima, va a congiungersi a quella per Novi ed Alessandria. Detta linea sottopassa il colle di S. Lazzaro, mediante una nuova galleria, di cui sono già iniziati i lavori; segue quindi il viadotto di Sampierdarena, che per ricevere i nuovi binarii verrà allargato, in base ad un progetto già predisposto ed approvato. Fra Sampierdarena e Rivarolo venne poi intrapresa la costruzione di altri due binarii, da destinarsi esclusivamente al transito diretto dei treni viaggiatori, lasciando quelli attuali destinati solo ai treni merci.

Spese approvate:

Per la nuova galleria di S. Lazzaro, L. 1,434,200;

Per l'allargamento della parte a monte del viadotto di Sampierdarena, L. 404,000;

Pei nuovi binarii fra Sampierdarena e Rivarolo, lire 750,000.

Binario fra la Stazione marittima e lo Scalo di piazza Caricamento. — Onde poi congiungere la nuova Stazione marittima con lo Scalo di piazza Caricamento, venne eziandio approvato l'impianto di un binario di raccordo, lungo le calate parallele alla via Carlo Alberto, sopprimendo il binario lungo la medesima.

Spesa presunta per la prima serie di lavori, cioè pel tratto di binario fra le calato di S. Limbania e la piazzetta della Darsena, L. 420,800.

Il Ministro A. BACCARINI.

(Allegato M.)

PRO-MEMORIA

Servizii cumulativi per la via del Gottardo

Roma, 11 dicembre 1882.

Per la via del S. Gottardo sono ora istituiti due distinti servizii cumulativi:

1° fra le Stazioni italiane e quelle svizzere;

2° fra le Stazioni italiane e le germaniche.

Le trattative, per la istituzione di questi servizii, fra le varie Amministrazioni interessate, cominciarono dall'aprile 1882, e furono definite in apposite conferenze a Milano nel gennaio del corrente anno.

Le Amministrazioni ferroviarie italiane si impegnarono a fare ai trasporti avviati per il S. Gottardo lo stesso trattamento accordato a quelli del Brennero, sul sistema delle proprie tariffe interne.

Le Ferrovie svizzere, e quella del S. Gottardo segnatamente, assunsero di adottare, oltre le proprie tariffe interne, delle tariffe speciali, atte a favorire il traffico internazionale.

Le Ferrovie germaniche e quelle svizzere, per il servizio diretto italo-germanico, dichiararono che avrebbero adottate le stesse condizioni o classificazioni di merci, con la stessa tariffa applicata dalle Ferrovie tedesche per la via del Brennero.

Codesti accordi ebbero poi il loro svolgimento per mezzo di corrispondenze scambiatesi fra le varie Amministrazioni, le quali ora stanno compilando la Convenzione ed i regolamenti, che dovranno fissare le norme definitive di tali servizii, ora solamente attuati, e dal Governo italiano ammessi in via provvisoria.

L'approvazione data soltanto *in via provvisoria*, e con riserva di disdirla nel caso che le nuove tariffe, per la parte estera, non corrispondessero alle giuste domande del Commercio, o non fossero convenientemente modificate, era giustificata dal fatto:

1° che le tariffe ordinarie svizzere per il servizio italo-svizzero apparivano troppo elevate in confronto di quelle italiane, e quelle speciali apparivano inoltre applicabili a poche merci ed a poche Stazioni;

2° che le tariffe italo-germaniche risultavano parimenti elevate, e non in armonia con quelle del Brennero, perchè le Ferrovie svizzere le avevano rialzate del 15 per cento circa, ed avevano variato, per molte merci, la classificazione; ed alcune delle Amministrazione tedesche non avevano da loro parte adottato, per la via del S. Gottardo, le stesse quote del Brennero.

Tuttavia restava fuor di dubbio che l'attuazione delle

nuove tariffe del servizio cumulativo diretto, anche coi difetti riscontrati, portava con sè molti vantaggi, e che la medesima era vivamente desiderata dal Commercio. Il Ministero quindi, ritenuto che le ulteriori trattative per ottenere condizioni più favorevoli, stante la divergenza di interesse fra le diverse reti svizzere, avrebbero ancora richiesto un tempo notevole, si è indotto ad ammetterla in via provvisoria, ed a condizione che le trattative fossero proseguite con le Amministrazioni delle Ferrovie estere per ottenere:

1° condizioni e tariffe speciali più favorevoli per il traffico fra l'Italia e la Svizzera;

2° la riduzione dei prezzi per i trasporti in servizio italo-germanico, pareggiando le tariffe del S. Gottardo a quelle del Brennero, e rimediando ai cambiamenti introdotti nella classificazione delle merci per la percorrenza svizzera;

3° la revisione delle tariffe italo-germaniche entro tre mesi, per fare che le medesime servano meglio ai traffici internazionali.

Per la prima e la terza parte sono in corso trattative, dalle quali si può dedurre che le Ferrovie svizzere, e segnatamente la Compagnia del S. Gottardo, si persuadono della necessità di ribassare i loro prezzi; e le Ferrovie germaniche sono generalmente animate dalle migliori disposizioni per promuovere il traffico del S. Gottardo.

Per la seconda, fu data in massima parte soddisfazione, con opportune riduzioni nei prezzi e con la classificazione in II^a classe delle merci che le Ferrovie svizzere avevano portate in I^a.

Furono già fatti, e saranno ripetuti ufficii, affinchè le trattative delle Amministrazioni ferroviarie siano appoggiate da pratiche in via diplomatica.

Si unisce un esemplare delle relative tariffe italo-svizzere e germaniche.

Il Ministro A. BACCARINI.

Quanto al terzo allegato *L*, esso riguarda il *movimento sulla ferrovia del Gottardo negli anni* 1881 *e* 1882, però limitatamente all'ottobre di quest'ultimo anno. Eccone le cifre principali:

	1881	1882	Aumento nel 1882
1. Persone trasportate N.	355,374	663,840	308,466
2. Prodotti relativi, compresi quelli dei bagagli . . . . L.	315,637.75	2,627,723.29	2,252.085.54
3. Merci trasportate tonn.	66,948	168,305	101,357
4. Prodotti relativi . L.	226,209.80	1,971,085.01	1,744.875.21
5. Totale dei prodotti »	601,847.55	4,598,808.30	3,996,960.75

Donde risulta che i detti prodotti, ragguagliati a chilometro in esercizio, ascesero nel 1881 a L. 8,982.80, trattandosi allora di soli chilom. 67, nel 1882 ascesero a L. 24,592.56, trattandosi di chil. 250; per cui nel 1882 si ebbe un aumento di L. 15,609.78 per chilometro in esercizio.

(*Continua*).

IV CONGRESSO
DEGL' INGEGNERI ED ARCHITETTI ITALIANI
IN ROMA

Dopo la solenne inaugurazione del Congresso annunciata nel precedente nostro numero, le singole Sezioni di esso, riunite nelle aule Capitoline, hanno composto i rispettivi seggi definitivi nel modo seguente:

Sezione I. (*Architettura e costruzioni civili*). — Presidente: comm. Camillo Boito arch.; Vice-Presidente: comm. prof. Luigi Rosso arch.; Segretarii: cav. Raffaele Ojetti arch., Ernesto Basile ing.

Sezione II. (*Costruzioni stradali e ferroviarie*). — Presidente: comm. Giovanni Cadolini ing.; Vice-Presidente: cav. Federico Gabelli ing.; Segretarii: Pietro Satti ing., Alessandro Baio ing.

Sezione III. (*Idraulica fluviale, marittima, e relative costruzioni*). — Presidente: march. Giovanni Malaspina ing.; Vice-Presidente: comm. Pompeo Natalini isp. del Genio civile; Segretarii: Pieruccio Pini ing., Augusto Polidori, ing., Luigi Botto ing.

Sezione IV. (*Ingegneria imdustriale e fisica tecnica*). — Presidente: cav. prof. Francesco Sinigaglia; Vice Presidente: cav. Lamberto De Marchi, ing. nel R. Corpo delle miniere; Segretarii: Nicola Giorgi ing., Cesare Tuccinei ing., del Genio civile.

Sezione V. (*Ingegneria ed architettura nei suoi rapporti colla giurisprupudenza, coll' igiene e colla sicurezza delle persone*). — Presidente onorario: Eugenio Geisinger, presidente del Collegio degli ingegneri di Trieste; Presidente: cav. Giacomo Monali arch.; Vice-Presidente: comm. Giovanni Pini ing.; Segretarii; cav. Oreste Lattes, ing., Eugenio Crociatelli ing.

Sezione VI. (*Geodesia e topografia, estimo, catasto ed ingegneria agraria*). — Presidente: comm. Camillo Ferrati ing., deputato al Parlamento; Vice-Presidente: comm. Luigi Trevellini ing.; Segretarii: Stella ing. Vincenzo, Puzio ing.

Le dette Sezioni hanno tenuto quattro adunanze nei giorni 23 e 24, alle quali un gran numero di congressisti sono intervenuti, e le discussioni riuscirono molto animate.

La I Sezione di architettura, presieduta dal Boito, fece voti affinchè gli Istituti di belle arti siano completati con quegli studii necessarii a render perfetta l'educazione dell'architetto, e che s'istituisse nel regno una Scuola superiore d'architettura; deliberò ancora che si ricostituissero le pensioni per lo studio dell'architettura, in seguito di lunga esortazione per parte dell'ingegnere Ojetti, confermata dal comm. Rendina. — Pel restauro degli antichi monumenti, fu deliberato di esprimere il voto che fossero istituiti Ufficii speciali.

La II Sezione di costruzioni ferroviarie e stradali fece voti affinchè si proseguano gli studii sulla questione se convengano i continui piccoli risarcimenti agli spargimenti generali dei materiali di rimonta, ed anche se convenga nelle città costruire pavimenti di legname. — Nulla si deliberò sul limite da darsi al raggio delle curve delle ferrovie di montagna, non potendosi stabilire un limite assoluto. — Sulla costruzione delle nuove ferrovie complementari, in

seguito a parere dell'ingegnere Gabelli, si deliberò che lo scartamento debba essere sempre il normale, affinchè in esse almeno il materiale mobile possa essere sempre trainato. — Fu trovato difettoso lo studio che si fa nelle scuole dei terreni franosi e delle riparazioni ai danni che producono. — Si ritenne inoltre che nelle ferrovie debbano adottarsi i ponti sospesi rigidi, di preferenza a quelli con sospensione di gomene.

La III Sezione di idraulica discusse ampiamente il tema della manutenzione e sistemazione degli argini del Po, ed addivenne a concrete conclusioni, ispirate specialmente alle dotte teorie svolte dall'ing. cav. Paoli. — Le rotte del Po per sifone furono oggetto di lunga discussione, nella quale presero parte gl'ingegneri Paoli, Pepe, il marchese Malaspina e l'ispettore Natalini.

Fu confermato il voto dell'antecedente Congresso relativamente ai rimboschimenti.

Furono completamente approvate le idee del Pini relativamente alle statistiche idrografiche. — Infine l'ing. Bomches, direttore dei lavori del porto di Trieste, ha riscosso grandi applausi pel resoconto dei lavori eseguiti.

Nella Sezione IV fu ampiamente discussa la trasmissione della forza motrice per mezzo dell'elettricità; e dall'ingegnere Melisurgo fu ritenuto necessario che si istituissero posti di perfezionamento all'estero per la tecnologia elettrica. — Relativamente all'elettricità applicata all'illuminazione, si ritenne necessario una Esposizione internazionale, augurandosi che ne fosse promotrice la Camera di commercio di Milano. — L'ingegnere Orlando cominciò a parlare della fabbricazione del ferro e dell'acciaio in Italia.

La V Sezione, presieduta dal cav. Monaldi, discusse sulla responsabilità degli ingegneri od architetti incaricati di un lavoro, e s'intrattenne sulle cause che producono frequenti litigi fra lo Stato e gli appaltatori; e fu di parere che principalmente si dovessero richiedere maggiori garanzie sulla capacità ed onestà dei concorrenti agli appalti.

La Sezione VI, presieduta dal deputato Ferrati, si è occupata dell'Agro romano, ed ha fatto voto che, completandosi gli studii già fatti, si affretti l'iniziamento dei lavori, accordando premii ai privati e Consorzi, con facoltà al Governo di ricorrere alle espropriazioni dei terreni i cui proprietarii fossero renitenti alle bonificazioni. — Il colonnello Ferrero ha presentato un considerevole numero di lavori dell'Istituto topografico militare di Firenze, ed ha svolto importanti considerazioni in proposito, che hanno richiamato l'attenzione generale.

— Nelle ore pomeridiane del 26 fu tenuta un'adunanza generale, sotto la presidenza dell'ing. Rendina, vice-presidente. La Presidenza comunicò al Congresso che il Ministro dei lavori pubblici ha assicurato che quanto prima presenterà al Parlamento un progetto di legge relativo all'istituzione dei Consigli dell'Ordine degli ingegneri ed architetti, esaudendo in tal modo i voti dei Congressi precedenti.

Si passò poscia al quesito: *Se la nomina dei periti giudiziarii debba essere fatta per turno;* e dopo viva discussione, venne approvato a grande maggioranza l'ordine del giorno proposto dal cav. Albarella nei seguenti termini:

« Il quarto Congresso degli ingegneri ed architetti rimette la questione sulla nomina dei periti giudiziarii per turno dopo che sarà approvata dal Parlamento la legge sui Consigli dell'Ordine degli ingegneri ed architetti ».

— Il 28 si tenne pure un'adunanza generale, presieduta dal comm. Betocchi Fu messa in discussione la proposta del Collegio di Napoli relativamente al collegamento del Collegi degli ingegneri ed architetti.

Dopo viva discussione, venne approvato l'ordine del giorno dell'ing. Albarella, col quale si ritiene utile ed opportuno il collegamento, quando facciano adesione al medesimo un numero di Collegi che rappresentino la maggioranza degli ingegneri ed architetti italiani.

Passando alla trattazione del secondo quesito, e dopo lunga discussione, si concluse approvando il seguente ordine del giorno, proposto dagli ingegneri Cannizzaro ed Albarella:

« Il quarto Congresso degli ingegneri ed architetti invita il Governo a curare la celere approvazione di provvedimenti legislativi affinchè sia inibito, a chi non ha grado accademico, di firmare progetti d'arte e dirigerne l'esecuzione, confermando il voto dell'Assemblea generale tenutasi in Roma nel maggio 1877 ».

Dopo ciò, si deliberò che la Presidenza ed i firmatarii dell'ordine del giorno vadano dai Ministri della pubblica istruzione e delle finanze a presentarlo personalmente.

— Il 29 si tenne l'ultima adunanza generale; e su proposta dei deputati Curioni e Sormani, si decise di tenere il V Congresso a Torino, con voti 96, contro 32 dati sulla proposta Gabelli-Boito per tenere il Congresso a Venezia.

IL TUNNEL SOTTO LO STRETTO DI MESSINA

L'ingegnere Federico Gabelli tenne la sera di giovedì scorso a Roma una conferenza sul suo progetto di un tunnel sotto lo Stretto di Messina, alla presenza di molti degl'ingegneri che prendono parte al Congresso, di cui parliamo più sopra; e di questa interessante conferenza, crediamo di far cosa gradita ai nostri lettori col riferirne il sunto che ne dà l'ing. E. Mangini nell'*Opinione*:

« L'Italia è un paese mal fatto », ha incominciato l'egregio conferenziere; e difatti, basta osservarne la forma, per convincersi dell'asserto. È precisamente la sua forma che ha in gran parte fatto ostacolo ai compiersi dell'unità del popolo italiano; ed è soprattutto al genio di Stephenson che devesi se, correggendo in certo modo la geografia, ha permesso all'Italia di mantenersi unita. Giunti all'estremità dello stivale, fa quasi pena il trovarsi innanzi ad un mare, per quanto splendido, che interrompe i nostri passi, ed il pensare che al di là esiste isolato un pezzo del paese nostro. Perciò l'idea dell'ingegnere Gabelli è, ora che si è raggiunta la nostra unità politica, di raggiungere anche la geografica. A molti venne questo pensiero: la questione stava nel trovare il modo di risolvere il quesito. Nacquero perciò spontanee due proposte per congiungere la penisola alle sicule sponde: di soprapassare cioè con un ponte, o di sottopassare con un tunnel. Ma la prima proposta non resse: vi si opponeva il tratto di quasi 4 chilometri da superare; e, come notò anche il Ministro dei lavori pubblici, vi si oppongono le forti correnti ed il libero passaggio delle navi: cosa quest'ultima tanto necessaria, che, se lo Stretto non avesse esistito, lo si sarebbe dovuto praticare.

Onde attuare il progetto d'un tunnel, nota l'ing. Gabelli,

vanno innanzi tutto bene studiate le condizioni locali; le sponde dello Stretto s'elevano rapidamente, non permettendo allineamenti rettilinei; solo a Cariddi si ha un breve tratto in pianura. Circa al fondo del mare nello Stretto, si avevano prima d'ora idee molto inesatte, tanto che un distinto geografo disse che a circa 200 braccia inglesi non erasi trovato il fondo; invece, tra la terraferma e l'isola è oggi accertato esistere una specie di sella, che raggiunge la profondità massima di 116 metri. Da una parte e dall'altra di questa enorme costola, che va dalla Calabria alla Sicilia, anche a poca distanza si raggiungono rapidamente le profondità di 500 e di 600 metri.

Il mare corre con la velocità assai forte di circa metri 2.50 al secondo, e spesso la forza della corrente è tale, che i bastimenti a vela non giungono a vincerla. È forse essa che generò le paurose leggende di Scilla e Cariddi. Queste correnti sono correnti di marea, e per l'influenza della luna manifestansi con regolarità: l'ascendente, passando per una specie d'imbuto, è meno forte; la discendente, variamente sbattuta, è più potente.

Da alcuni si credette all'esistenza di due correnti, superiore l'una, inferiore l'altra; ed è di quest' ultima che si doveva tener molto conto per la costruzione di un tunnel sottomarino. L'ing. Gabelli crede all'esistenza di una corrente unica, e lo conforta in questa idea il notare che la salsedine non varia tra il mar Jonio ed il mar Tirreno, e che le sponde sono rose dalle acque in modo uniforme; certo verso il fondo, ove la corrente ha una sezione minima, la sua velocità deve essere assai forte.

Dovendosi col progetto dell' ing. Gabelli, trar partito precisamente da questa sella o costola, come la si voglia chiamare, che in certo modo divide lo Stretto, non bisogna limitarsi a contare sulla sua stabilità, ormai provata per migliaia di secoli, ma bisogna anche pensare a quelle della permeabilità. Se si studia la natura delle roccie componenti le montagne della Calabria e della Sicilia, si trova essere queste ultime cristalline, e formate da graniti, micascisti, ecc. I geologi sono concordi sulla natura e sulla stratificazione dei terreni, ma non vanno più d'accordo sulla loro disposizione. Il prof. Sequenza, che lungamente si è occupato e tuttora si occupa di tale questione, crede all'esistenza di un sinclinale, e che i terreni quaternario e cristallino seguano un andamento parallelo per portarsi dalla Calabria alla Sicilia; in questo modo, la galleria attraverserebbe terreni quaternarii e terreni cristallini. Il Cortese opina che una frattura, una faglia, abbia originato lo Stretto, rompendo la continuità delle roccie; l'Omboni, una volta ammessa la faglia, crede impossibile il poter determinare dove esista precisamente questa faglia. Ma queste incertezze geologiche nulla recano di danno alla possibilità di attuazione del *tunnel*.

Venendo più particolarmente al modo di risolvere il passaggio sottomarino, l'ing. Gabelli fa notare che, per lasciare al disopra della galleria un ponte franco, che permetta di procedere con sicurezza, bisogna discendere ad una profondità di 150 metri (il fondo del mare è a 116, come abbiamo detto); per raggiungere questa profondità bisogna usare forti pendenze. L'ing. Gabelli avrebbe perciò adottata la pendenza del 35 per mille, pendenza che esiste nella ferrovia tra Busalla e Pontedecimo, e che permette un traffico di 90,000 lire al chilometro. La pendenza nei tratti ad elica sarebbe del 32 per mille, del 35 solo nei tratti rettilinei. I due imbocchi dovrebbero essere fatti in luoghi atti a permetterne la congiunzione colle ferrovie esistenti. La lunghezza della rampa verso la Calabria sarebbe di metri 4,565.63; quella del rettifilo, che seguirebbe l' andamento della sella sottomarina, di metri 4,299.92; la lunghezza della rampa verso la Sicilia sarebbe di metri 4,680.62. La lunghezza totale del *tunnel* risulterebbe quindi di metri 13,546.17, e la sua sezione servirebbe ad un solo binario. Si determinò la potenza per la costruzione della galleria, supponendo il massimo effetto delle perforatrici ed il perfetto funzionamento delle pompe di prosciugamento, del trasporto del materiale, ecc.; tale potenza risulterebbe dover essere di 2,800 cavalli-vapore. La spesa dell'impianto dei lavori sarebbe di 6 milioni e mezzo; la spesa totale di 71 milioni. Se si attaccasse il lavoro da 10 punti, cioè 8 pozzi e 2 imbocchi, il *tunnel* si compirebbe in 4 anni e mezzo; incominciando invece dal punto più minacciato, a garanzia della buona riuscita del rimanente lavoro sarebbero necessarii 6 anni e mezzo.

L'ingegnere Gabelli chiuse la sua conferenza facendo un po' di storia del *tunnel* della Manica, e precisamente rilevando che tutte quelle ragioni per le quali uomini eminenti inglesi si mostrano contrarii alla costruzione del *tunnel*, malgrado tutte le precauzioni prese per impedire una invasione per parte della Francia, valgono per eccitarci ad unire la Sicilia al continente. Ed infatti, in caso di una guerra, la Sicilia può da una piccola flottiglia nemica esser dominata in modo da rendere inutili le truppe che vi si trovassero. Inoltre, con quest'opera colossale si risveglierebbe e si rialzerebbe il sentimento della nostra grandezza e del nostro valore tra le altre nazioni; e finalmente i nostri rapporti colla Sicilia sarebbero resi più frequenti. Concludendo, il *tunnel* dello Stretto di Messina sarebbe utile per la difesa militare, per il forte risveglio del nostro paese, per cancellare quel resto di regionalismo che disgraziatamente in Italia non è ancor del tutto scomparso.

Grandissimi applausi riscosse la conferenza dell' egregio ingegnere, conferenza che fu breve, chiara ed interessante. L'ingegnere Gabelli, svolgendo nobili idee, ebbe frasi felici, ed interessò continuamente il pubblico pel suo bel lavoro, frutto di lunghe fatiche e di lunghi studii

---

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunciare che oggi venne stipulato, sotto gli auspicii della Banca popolare di Torino, l'atto costitutivo di una Società, presieduta dal senatore ing. Ranco, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia di Superga col sistema Agudio, e coll'obbligo dell'apertura all'esercizio pel 1° aprile 1884. Oggi stesso venne fatto il deposito cauzionale di lire 240,000, eguale ai tre decimi del capitale sociale, stabilito dalla legge.

L'atto costitutivo suddetto venne tosto rassegnato al Municipio, scadendo oggi il termine perentorio fissato dal Consiglio comunale all'ing. Agudio per la presentazione del suo progetto definitivo.

Dopo ciò vogliamo sperare che non insorgano nuovi ostacoli all'esecuzione di tale ferrovia.

Sappiamo che, dietro proposta della I' Divisione del Traffico, il Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia decretò un premio di 500 lire al guardafreni Achille Toschi, che per primo penetrò nel compartimento del treno in cui avvenne il recente assassinio sotto la Galleria dei Giovi; altro premio di L. 400 al guardafreni Tartarelli, di L. 300 al guardafreni Biagi, e di L. 200 al guardiacentrica Mantilero, che cooperarono all'arresto ed alla ripresa del fuggitivo assassino.

Al Toschi venne assegnato un premio maggiore, perchè l'anno scorso, presso S. Remo, contribuì all'arresto di un altro malfattore, nella colluttazione col quale rimase ferito.

⋈

I prodotti lordi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia dal 1° gennaio a tutto dicembre 1882 hanno raggiunto la somma di L. 114,207.354.52, comprese L. 121,110,55 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nell'eguale periodo del 1881 non ascendevano che a L, 113,348.475.93, comprese L. 122,868.57 per la detta navigazione.

Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di lire 858,878.59, calcolata pure la diminuzione di lire 1,758.02 per la navigazione.

⋈

Da una distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 4° trimestre 1882, risulta ch'essi sommarono a 18, cioè 7 nel mese di ottobre, 5 nel novembre e 6 nel dicembre. Per la maggior parte, furono sassi lanciati contro i treni in marcia od ostacoli posti sulle rotaie, le cui conseguenze si ridussero alla rottura di alcuni vetri ed a qualche ritardo; però non mancarono anche le ferite di un viaggiatore e di due macchinisti, ed una leggera contusione ad un guardiano.

⋈

Il giorno 27 del corrente mese ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Robbio a Vercelli, della lunghezza di chilometri 13. — La Commissione governativa, che ha proceduto alla visita, ha ritenuto che il tronco stesso possa aprirsi all'esercizio pubblico domani (1°).

⋈

Per incarico del Ministro dei lavori pubblici, il Consiglio delle Strade Ferrate si è occupato, in una recente adunanza, delle due domande di concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee:

a) da Novara a Saronno, con eventuale prolungamento fino a Seregno, presentata dall'ing. Marco Visconti;

b) da Novara a Gallarate e Caccivio, presentata dalla Società delle ferrovie complementari.

Circa tali domande di concessione ci viene riferito che il detto Consiglio abbia ritenuto conveniente, nell'interesse pubblico, di dare la preferenza alla prima, cioè a quella che riguarda la linea da Novara a Saronno con prolungamento a Seregno, avvisando però che il chiesto sussidio di L. 1000 al chilometro per 35 anni, a tenore della legge 29 giugno 1873, anzichè per la intera linea, fosse da accordarsi per il solo primo tronco compreso fra Novara e Castano.

Riguardo poi alla concessione della linea da Novara a Gallarate e Caccivio, pare che il Consiglio stesso abbia ritenuto potersi dare alla Società delle Ferrovie complementari, ma senza alcun sussidio da parte del Governo.

Le due concessioni avrebbero così un tratto di linea comune, quello da Novara a Castano, per la cui costruzione ed esercizio i due concessionarii dovrebbero prendere opportuni accordi.

⋈

Ci scrivono da Firenze che le recenti piene del Velino hanno dimostrato alla Società delle Strade Ferrate Meridionali la necessità di modificare il progetto già approvato per l'attraversamento del detto fiume al chilometro 172 della linea Aquila-Rieti.

Per tale attraversamento era stata prevista ed approvata la costruzione di un ponte a travata metallica, della luce di m. 30. Ora la Società propone di portare la luce della travata da m. 30 a 50, sostituendo alla fondazione ordinaria delle spalle quella a cassoni ad aria compressa.

⋈

Ci scrivono da Treviso che quella Camera di commercio, associandosi alle istanze fatte dalla consorella di Vicenza, si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici per interessarlo a disporre che il servizio ferroviario diretto fra la vallata del Po e l'Austria Meridionale per la Pontebba si faccia lungo la linea Vicenza-Cittadella-Treviso, coi treni diretti ed *omnibus* e senza trasbordi, anzichè lungo quella Vicenza-Padova-Mestre, la quale misura 21 chilometri di più dell'altra.

La Camera stessa ha inoltre instato per ottenere che, per le merci transitanti dal Piemonte e dalla Lombardia e dirette al Friuli ed all'Austria Meridionale per la linea Vicenza-Padova-Treviso, cessi l'aggravio a cui ora vanno soggette, disponendo che il trasporto delle dette merci sia fatto pagare in ragione della via più breve ch'esse realmente percorrono, anzichè tassarle come se seguissero la via di Mestre.

⋈

Sappiamo che il Ministero del tesoro ha ritenuto di poter approvare, per la parte che lo riguarda, uno schema di Convenzione da stipularsi tra l' Amministrazione governativa ed il Consorzio costituitosi per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Parma-Suzzara per Guastalla; secondo la quale Convenzione, il Consorzio verrebbe autorizzato a costruire la detta linea, già concessa a scartamento ridotto, a sezione ordinaria.

Il Governo assumerebbe poi a suo carico la quota parte della maggiore spesa, che sarebbe per spettargli a causa dell'allargamento della sezione proposto per la detta ferrovia.

⋈

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha rassegnato alla superiore approvazione i seguenti progetti:

a) Per lavori di riordinamento e di ampliamento della Stazione di Lucca, pei quali si prevede la spesa di L. 360,000;

b) Per la costruzione del fabbricato passeggeri e di quello pei cessi isolati nella Stazione di Calolzio, pei quali lavori è preventivata la spesa di L. 60,000.

⋈

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha studiato un progetto per l'alzamento delle livellette

fra i chilometri 217 e 219 della linea Taranto-Reggio e per altre opere da eseguire lungo il tratto medesimo; ed ha già rassegnato il progetto alla superiore approvazione. La spesa preventivata rileva a L. 110,000.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha disposto che, a cominciare da domani, le Stazioni di Tromello e Gambolò-Remondò siano ammesse alla vendita dei biglietti di andata e ritorno con Mortara e Pavia.

><

La Società anonima delle tramvie della provincia di di Alessandria ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la facoltà di esercitare con macchine a vapore il tratto di *tramvia* da Camagna agli orti di Vignale, già da tempo ultimato, e la cui apertura all'esercizio è vivamente reclamata dalle popolazioni interessate.

><

L'Impresa di navigazione del Lago Maggiore ha chiesto alla Superiorità di essere autorizzata a portare una modificazione nell'orario della corsa n. 7, secondo la quale si otterrebbe la coincidenza, tanto col treno svizzero a Locarno, quanto con quello italiano a Luino.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha ritenuto che possano approvarsi i progetti seguenti della ferrovia di 1ª categoria da Roma a Sulmona, e che possano bandirsi gl'incanti pei relativi appalti:

1° tronco da Motecelio a Tivoli, della lunghezza di m. 13,136.41 e dell'importo complessivo di L. 3,400,000, di cui L. 2,890,000 da appaltarsi, e L. 510,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, armamento, ecc.;

2° tronco da Santa Maria a Celano, lungo m. 29,247.98 e dell'importo totale di L. 3,772,000, delle quali lire 2,534,000 per opere da appaltare, e L. 1,238,000 a disposizione dell'Amministrazione;

3° tronco da Celano a Collarmele, della lunghezza di m. 12,113 e dell'importo totale di L. 3,000,000, delle quali a base d'asta L. 2,151,300, e L. 848,700 a disposizione dell'Amministrazione;

4° tronco da Collarmele a Carrito, lungo m. 7,872.10, dello importo complessivo di L. 1,200,000. L'importo delle opere da appaltare è però limitato a L. 885,053.39, dovendo la rimanente somma restare a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, armamento ecc., come pegli altri tronchi preindicati.

Il Consiglio stesso ha anche ritenuto che possa essere approvato il progetto e si possano bandire gli incanti per l'appalto del tronco da Villafranca a Filattiera, della ferrovia pure di 1ª categoria da Villafranca a Filattiera, della lunghezza di m. 4,824.41 e del costo totale di lire 1,550,125; di cui a base d'asta L. 1,087,788, ed il rimanente, come sopra, a disposizione dell'Amministrazione governativa.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 27 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti relativi:

Agli appalti per provvista di ferri di armamento occorrenti: pel tronco Reggio-Villa San Giovanni della ferrovia Reggio-Castrocucco; pel tronco Biadene-Levada della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso; pei tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto, della ferrovia Ivrea-Aosta; e per la ferrovia Carmagnola-Bra;

All'appalto dei lavori di armamento ed inghiaiamento dei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia Ravenna-Rimini;

Alla costruzione del tronco Pontenuovo-Lecco, della ferrovia Como-Lecco;

Alla costruzione di una ferrovia Lecce-Novoli-Manduria-Francavilla;

Ad opere di difesa contro il fiume Sinno, nel chilom. 72 della ferrovia Taranto-Reggio;

Alla deviazione del fosso delle Valli presso la Stazione di Cittaducale, della ferrovia Aquila-Rieti.

Furono pure approvati:

Un tracciato di massima pel tronco Corte Cerco-Ornavasso, della ferrovia Gozzano-Domodossola;

Un regolamento edilizio per la città di Bari;

Ed un convegno di cottimo conchiuso, a suo tempo, d'urgenza per interclusione provvisoria dei tagli di scarico eseguiti nell'argine sinistro della Fossa Polesella, in provincia di Rovigo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario — Leggesi nella *Settimana:* Non è stato ancora distribuito ai deputati il progetto di legge, presentato alla Camera dall'on. ministro Baccarini, per lo esercizio delle ferrovie dello Stato.

Sappiamo che il progetto stabilisce nel primo articolo che le ferrovie dello Stato debbano essere esercitate dall'industria privata.

In altri 17 articoli determina in qual modo ed a quali condizioni il Governo può cedere ai privati l'esercizio delle linee, quali debbono essere le tariffe, quali i patti per la cessione del materiale mobile, ecc. ecc.

L'on. Ministro dei lavori pubblici è fermamente convinto che non debbano essere sottoposti alla Camera i contratti per l'esercizio ferroviario, se prima il Parlamento non ha determinato i criterii generali ed i limiti massimi o minimi entro cui quei contratti debbono essere stipulati.

— La *Capitale* afferma che la questione dell'esercizio ferroviario si fa sempre più grave. Depretis insisterebbe sulla presentazione delle Convenzioni, dalle quali egli spererebbe ricavarne, mediante il materiale ferroviario, trecento milioni, per estinguere completamente il corso forzoso. Magliani lo appoggerebbe. Baccarini non vuol saperne.

Tariffe ferroviarie — Sabato sera si sono adunati al Ministero di agricoltura i Direttori generali delle Ferrovie italiane. Dirigevano l'adunanza il Ministro delle finanze ed il Ministro d'agricoltura, e vi erano il Segretario generale dell'agricoltura, il Direttore generale delle Ferrovie comm. Valsecchi, gli on. Luzzatti e Nervo, il Direttore del Museo industriale, il segretario Monzilli, ecc. Lo scopo era quello di esaminare alcuni punti delle tariffe e del servizio ferroviario in relazione alla economia nazionale. L'adunanza si è sciolta a mezzanotte.

È noto che le condizioni essenziali del servizio e della tariffa fanno parte integrante del progetto sull'esercizio delle ferrovie.

Consiglio delle Strade ferrate. — In sostituzione del compianto ispettore Annibale Correnti, è stato nominato membro del Consiglio delle Strade ferrate il cav. Augusto Vitali, ispettore del Genio civile.

Ferrovie della provincia di Roma — I Sindaci di Velletri, Cori e Sezze, accompagnati dai deputati Augusto Baccelli, Ferri, Menotti Garibaldi e Giovagnoli, si recarono al Ministero dei lavori pubblici per sollecitare il Governo a principiare i lavori della ferrovia, che da Velletri va a Terracina. In assenza del ministro Baccarini, la Commissione fu ricevuta dal comm. Valsecchi, il quale diè assicurazione che presto sarebbesi posto mano ai lavori del tronco Velletri-Norma.

— Il Ministero dei lavori pubblici ha stipulato col sig. comm. conte di Dienheim Sczawinski Brochocki ing. a Milano, rappresentante la Società di Bochum, il contratto per la costruzione e provvista degli scambii completi e relativi crociamenti, con cuori capovolgibili in acciaio fuso al crogiolo, occorrenti per l'armamento del tronco Tivoli-Mondella, La consegna del materiale suddetto sarà fatta in quattro mesi.

Ferrovia Aquila-Terni — Il 17 corr., alle ore 11 antim., dopo lo scoppio di tre mine, si è compiuta la congiunzione della più grande delle 6 gallerie della linea Aquila-Rieti-Terni, che la Società delle Meridionali fa costruire con grande sollecitudine.

La galleria misura 560 metri, e fu cominciata il 1° maggio 1882. Si dubitava che potesse compiersi per la fine di febbraio, epoca fissata, ma si guadagnarono 42 giorni circa.

Un banchetto d'occasione fu offerto dall'Impresa Gio. Battista Sogno e fratelli alle Sezione tecnica d' Antrodoco, al personale governativo ed alle Autorità locali.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'incanto simultaneo tenutosi il 17 gennaio corr. essendo andato deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 1° febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Treviso e Belluno simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso tra Fener e Levada, della lunghezza di m. 8,572 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 885,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15, dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L 45,000, ed in L. 89,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tramvia Arcore-Lecco-Malgrate. — Scrivono, in data del 27 corr., al *Sole*:

Finalmente il Ministero dei lavori pubblici, sopra parere favorevole del Consiglio superiore delle Strade ferrate, ha dal suo canto confermata la concessione accordata alla *Società Industriale Franco-Italiana* dalle Provincie di Como e di Milano, per la costruzione e l'esercizio della tramvia a vapore Arcore-Lecco-Malgrate.

Vengono così appagati i voti dei Comuni cadenti sulla linea, che dalla nuova tramvia otterranno vantaggi e beneficii non pochi.

La nuova linea mette capo a Monza, mercè la tramvia Arcore Monza, ed alla testa del ponte di Lecco si biforca per proseguire a Malgrate da una parte ed arrivare al porto dall'altro attraversando la città.

Tronco da Laveno al Lago — Scrivono da Laveno all' *Araldo*:

In seguito all' istanza presentata dal Municipio d' Intra, ed al voto emesso dalla Deputazione provinciale di Como in sua seduta del 6 dicembre p. p., il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato fossero ultimate le pratiche e gli studii per la congiunzione della linea Novara-Pino e Gallarate-Laveno col Lago e colla navigazione. Fra un paio di mesi al più si potranno fare gli appalti, e nella state comincieranno le opere. Per quello che ho potuto sapere, ecco quali sarebbero. Dal piazzale della Stazione, in vicinanza alla galleria di Mombello, si staccherà un binario, che passato il Boesio più in basso del ponte comunale, si porterà con una lunghezza di circa metri 800 al lago nei pressi d'Acquanera, di fronte quasi a Laveno. Il fiume Boesio verrà inalveato e portato sotto il monte nella detta località, a sinistra del binario. Fra quest' ultimo ed il paese esiste attualmente un prato, in gran parte comunale, avente circa m 400 di lato, circoscritto a levante dalla strada per Mombello, a ponente dal Lago. In esso prato verrà scavato un gran bacino, largo non meno di m. 160 e lungo circa m. 280, difeso da appositi parapetti, di guisa che il vento ivi dominante, detto il Mergozzo, non vi possa penetrare. La larghezza della bocca di questo porto avrà una luce di m. 75, per cui vi potranno comodamente entrare e manovrare anche i più grossi piroscafi dell' Impresa Mangili. Sul lato di fronte all' ingresso verranno disposti varii piani inclinati pel carico e scarico delle mercanzie e per l' approdo dei vapori; con ciò la distanza fra le due Stazioni è ridotta a circa m. 400. Lungo i tre lati del bacino correrà la ferrovia. N. 6 gru, tre delle quali a vapore, serviranno anch' esse ad aiutare il carico, scarico e trasporto delle merci. Infine una gran muraglia, con scale e piano inclinato, congiungerà l' attuale porto comunale col costruendo, per cui tutta la restante parte del prato comunale verrà ad essere posta in tali favorevoli condizioni, che facili si renderanno le costruzioni di case e magazzeni.

Tutti questi lavori saranno condotti in tempo relativamente breve, ed importeranno la spesa di oltre 2 milioni.

La ferrovia Como-Varese-Laveno vi ha pure il suo raccordo, per cui con quest'opera viene provveduto a tutte le necessità del Commercio.

Ferrovia Novara-Varallo. — Leggiamo nel *Progresso* del 29:

Oggi la macchina a vapore per la prima volta percorrerà la linea Novara-Romagnano, ormai compiuta; nei giorni 30 e 31 corrente avrà luogo la prova delle travate metalliche, e subito dopo la visita di ricognizione. Avvi quindi tutto a credere che l'apertura della linea per l' esercizio avrà luogo nei primi del prossimo mese.

Ci si assicura poi che fra pochi giorni avrà luogo la consegna del quarto tronco, Romagnano-Borgosesia, all'impresario Medici per l'intrapresa dei lavori; e che il progetto del quinto ed ultimo tronco sarà completmente allestito entro il marzo prossimo.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Le cose della tanto desiderata ferrovia Torino-Casale per Chieri e Piovà vanno prendendo ogni giorno un aspetto migliore.

Furono già annunciate le deliberazioni prese da parecchi importanti Comuni del territorio torinese e del Monferrato. Ora il Consiglio comunale di Casale Monferrato, nella seduta del 20 corrente, ha votato a favore di questa ferrovia un sussidio a fondo perduto di dieci annualità di L. 13,300 caduna, corrispondenti ad un capitale presente di L. 100,000.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino — La Deputazione provinciale, nell' adunanza del 18 corr., ha prese tra le altre le deliberazioni seguenti:

Prese atto delle seguenti comunicazioni:

a) Lettera del Prefetto, in data 8 gennaio corr., colla quale si annunzia che il Governo, in seguito ai voti unanimi dei Corpi morali interessati, che confermarono i loro sussidii per la ferrovia Moretta-Saluzzo, non ostante la esistenza di un *tramway* a vapore, ha determinato di procedere agli atti d' appalto per la costruzione del 1° tronco di detta ferrovia.

b) Altra nota del Prefetto, in data 11 stesso mese, che partecipa avere il Ministero autorizzato l' esercizio del *tramway* a vapore Torino-Settimo Torinese pel R. Parco, e la costruzione del ponte sulla Stura, mediante l' osservanza di determinate condizioni.

Autorizzò i concessionarii del *tramway* Rivarolo-Cuorgnè a stabilire una linea telegrafica lungo il tratto della strada provinciale occupata dal *tramway* stesso, mediante l' osservanza delle prescritte condizioni.

Prese atto della lettera 29 dicembre 1882 del sig. ing. Perincioli, concessionario del *tramway* Torino-Leynì-Castellamonte, circa la costruzione della prima tratta di detta linea Torino-Leynì, partendo dall' interno della città.

Officine ferroviarie in Torino. — La Prefetture di Torino ha emanato, in questi giorni, il decreto col quale, in base al deposito fatto da oltre un mese dal Municipio presso la Cassa depositi e prestiti, si dichiara l'espro-

priazione a vantaggio del Municipio stesso dei terreni presso il Carcere giudiziario, su cui dovranno costruirsi le nuove Officine ferroviarie, come abbiamo già annunciato.

Il Municipio, come si sa, farà cessione dei terreni all'Amministrazione ferroviaria, dalla quale otterrà in cambio i 34 mila m. q. di terreno sul corso di Stupinigi, ora appartenenti alle Ferrovie.

Siccome l'atto di permuta fra il Municipio e fe Ferrovie sarà fatto quanto prima, così tutto fa credere che pure quanto prima saranno intrapresi i lavori per le nuove Officine.

Ferrovie dell' Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Allo scopo di favorire i viaggiatori muniti di biglietto per lunghi percorsi, il Consiglio d' amministrazione di queste Ferrovie, in seguito ad accordi intervenuti colle Strade Ferrate Romane e Meridionali, ha deliberato che, in via d' esperimento ed a cominciare dal 1° febbraio p. v., i portatori di biglietto per percorrenze non inferiori a 200 chilometri (esclusi però i biglietti d' andata e ritorno) possano fermarsi una volta in una Stazione intermedia a scelta, alle condizioni quì appresso indicate:

a) La fermata non potrà esser protratta oltre la mezzanotte, che segna la fine del giorno successivo a quello della distribuzione del biglietto;

b) Il viaggiatore, nel discendere alla Stazione in cui intende fermarsi, sarà tenuto a presentare al Capo della medesima il biglietto per esser vidimato per la fermata;

c) Prima di ripartire, dovrà far bollare di nuovo il biglietto, debitamente vidimato, per il treno col quale intenderà proseguire;

d) La continuazione del viaggio potrà aver luogo con tutti i treni aventi vetture della classe portata dal biglietto, e pei quali treni il prezzo di trasporto non sia più elevato, salvo però che il viaggiatore paghi la differenza;

e) Il viaggiatore, che non riparte o non riprende il viaggio col treno al quale gli dà diritto il biglietto, non potrà servirsene per altri treni, nè pretendere alcun rimborso.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato:

Riattivatosi completamente il servizio su tutte le linee delle Ferrovie austro-ungariche finora interrotte, a datare dal giorno 25 corr. si accettano tutti i trasporti effettuati in servizio italo-austriaco, inoltrandoli a destinazione colle norme di instradamento e coll' applicazione dei prezzi portati dalla rispettiva tariffa, come prima delle interruzioni.

— Con riferimento alla notizia pubblicata nel precedente numero, dal 29 andante il servizio sulla linea Bra-Savona venne ripreso regolarmente senza trasbordo con tutti i treni portati dall' orario generale 22 novembre 1882.

Strade ferrate Sarde — Da Cagliari, 17, scrivono alla *Perseveranza*:

La Società delle Strade ferrate Sarde, dimenticando le brillanti e reiterate promesse fatte, non pensò più a costruire una decente Stazione alla cospicua città di Sassari. Quel Municipio perciò ritirò le offerte fatte per concorrervi, e protestò presso il Governo. Desta meraviglia come il Governo, abbia bisogno delle proteste d' un cospicuo Municipio per far osservare gli obblighi ad una Società industriale, che non vuole adempierli.

Come pure desta meraviglia come lo stesso Governo non abbia obbligato la Società ferroviaria a trasportare la Stazione merci a P. V. dalla vecchia alla nuova Stazione, eretta sui terreni gratuitamente offerti dal Municipio di Cagliari da circa *quindici anni!* La Camera di commercio vi ritornò su vivamente anche nella sua seduta dell' 11 corrente, ma tutti ritengono che non se ne otterrà nulla.

Reca infine meraviglia come non siasi pensato, neanche per il 1883, ad impiantare davvero un servizio rigoroso di sorveglianza governativa per l' esercizio di queste ferrovie.

Tunnel sotto lo Stretto di Messina — La Società Veneta ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto della ferrovia di congiunzione della Sicilia al Continente, che comprende la grande galleria sottomarina attraverso lo Stretto, redatto dall'ingegnere Gabelli. (*V. sopra l' articolo relativa).*

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*:

Il movimento sulla ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di dicembre (dal 1-3 dicembre 250 chilometri, e dal 4 in poi 267 chilometri, quindi in media 265) fu il seguente:

Persone trasportate 50,000 (in novembre 62,000), introito fr. 180,000 (fr. 305,000); merce trasportata tonnellate 33,540 (tonn. 35,640), introito fr. 505,000 (fr. 565,000). Introito complessivo fr. 685.000 (fr. 870,000), ossia fr. 2584.90 (fr. 3480) in media per chilometro.

In complesso, il movimento sulla ferrovia del Gottardo durante lo scorso anno 1882 (dal 1° gennaio fino al 9 aprile 83 chilometri di via in esercizio, dal 10 di aprile al 31 maggio 109 chilometri, dal 1° giugno al 3 dicembre 250 chilometri, e dal 4 al 31 dicembre 267 chilometri di via in esercizio), in confronto col movimento dell'anno 1881 (67 chilometri di strada in esercizio — i risultati degli ultimi 4 mesi essendo solo approssimativi) è il seguente:

Passeggeri trasportati 794,559 (1881: 417,083), introito fr. 3,141,591.48 (fr. 432,316.85); merce trasportata tonnellate 236,575 (tonnellate 78,921); introito fr. 3,064,898.52 (franchi 268,234 85). Introito complessivo franchi 6,206,490 (fr. 700,551.70), ossia fr. 27,291.67 (fr. 10,456) in media per chilometro.

— Durante il mese di dicembre p. p., le spese d'esercizio, dedotti gl' introiti di diversi affitti, furono di fr. 426,000, ossia per chilometro fr. 1608 in media; quindi l'utile sulle spese dell' esercizio fu in dicembre di fr. 259,000.

In complesso, dal mese di giugno, ossia dall'apertura della grande linea del Gottardo, fino al 31 dicembre 1882, le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione di opere e del materiale d'esercizio e l'interesse per il prestito, dedotti gli introiti per diversi censi, fu di fr. 2,290,566.54, ossia fr. 9,066.26 per chilometro in media; il maggior introito sulle uscite dell' esercizio fu quindi di fr. 3,485,131.50.

— Secondo il *Luz. Tagblatt*, l'interesse del capitale delle Obbligazioni (80 milioni al 5 %) per i sette mesi passati importa una somma di fr. 2,233,331. Quindi rimane ancora un utile annuale di fr. 1,151,800, che dà per le Azioni (34 milioni) un dividendo del 5,8 %. Non devesi però dimenticare che sugli utili annuali devesi dedurre una parte destinata al fondo di riserva per rinnovazioni di costruzioni della linea e del materiale d' esercizio. Come è detto più sopra, questo prelevamento non essendo ancora fatto, si può quindi ritenere per certo che all'azionista non resterà più che un dividendo del 3 ½ a 4 %.

Ferrovia del Sempione. — Il 20 corrente ebbe luogo in Milano una importante riunione del Comitato per il valico del Sempione. — Intervennero alla seduta, oltre i membri del Comitato milanese, il sig. Ceresole ex-presidente della Confederazione svizzera, presidente della Società delle Ferrovie della Svizzera occidentale e del Sempione; il sig. Meyer, ingegnere in capo della Società stessa; i signori ingegneri Garrone e Pensa, il sindaco di Novara, il sindaco di Domodossola, quello di Omegna ed altri ragguardevoli rappresentanti dei Comitati pel Sempione dell'Ossola e di Novara.

I delegati svizzeri presentarono gli studii ed i progetti particolareggiati fatti eseguire, con autorizzazione del Governo italiano, dalla loro Società, dei varii tracciati riguardanti la ferrovia d'accesso al Sempione, che si sviluppa sul versante meridionale della montagna da Isella a Domodossola e Piedimulera. Essi misero in ispeciale evidenza le ultime modificazioni al tracciato primitivo, per effetto delle

quali l'altezza del *tunnel* sarebbe a non più di 675 metri sul livello del mare, e le pendenze massime non oltrepasserebbero il 12.50 per mille. Ampii schiarimenti furono pure dati rispetto allo stato di questa quistione in Francia e nella Svizzera, e circa le correzioni ed i miglioramenti da introdurre nella ferrovia che attraversa il Jura, colla quale la linea del Sempione si connette.

Dopo animata e lunga discussione, i rappresentanti dei varii Comitati furono lieti di prendere atto del compimento di questi studii, che fanno fare un passo notevole alla questione del valico del Sempione; e si decise che i piani e progetti medesimi dovessero essere presentati d'urgenza al Governo italiano, affinchè li esamini e determini quale sia il tracciato migliore, anche per la necessità di coordinare ad esso i lavori che si stanno per intraprendere nella valle del Toce da Ornavasso a Domodossola.

Nella stessa riunione fu altresì stabilito di presentare al Governo anche il progetto del tronco ferroviario da Arona ad Ornavasso, lungo la sponda destra del lago Maggiore, eseguito dal sig. ing. Giosuè Pensa per incarico del Comitato milanese del Sempione.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici, sig. Hérisson, ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per assicurare sino alla fine del 1883 l'esercizio provvisorio di 12 linee di ferrovia costruite dallo Stato e non concesse. Queste linee, della lunghezza di 268 chilometri, devono essere aperte nel corso dell'anno.

Nell'esposizione dei motivi è detto che l'adozione di questo progetto non avrà punto per effetto di ritardare lo scioglimento dell'importante questione del regime definitivo delle ferrovie d'interesse generale. Il Ministro dichiara che sta alacremente adoperandosi a tale scioglimento, e che ha la ferma speranza di raggiungerlo in breve, mercè lo zelo e la notevole competenza della Commissione creata col decreto del 7 ottobre scorso. Nondimeno, siccome non può ancora precisare la data in cui le definitive proposte saranno presentate al Parlamento, così gli parve necessario di ricorrere ad un progetto di legge speciale per le linee di cui è prossima l'apertura.

Il progetto di legge non riguarda punto ciò che concerne gli acquisti di materiale ruotabile, di mobiglio delle Stazioni, di congegni, ecc. Queste spese verranno assicurate coll'adozione del progetto di legge speciale, già presentato alla Camera nel mese di novembre scorso.

Tunnel della Manica. — Il *Globe* annunzia che il Consiglio esecutivo di diverse Associazioni operaie del sud dell'Inghilterra ha indirizzato a Gladstone una petizione, con cui chiede la ripresa immediata dei lavori del tunnel della Manica, principalmente nell'interesse degli operaj inglesi che mancano di lavoro.

Il Gladstone ha fatto rispondere ai delegati degli operaj inglesi, che la questione del perforamento del tunnel sarebbe discussa a fondo durante la prossima sessione parlamentare.

Disastro in America. — Fra le centinaia di *convicts* (condannati) che lo Stato della Carolina del Nord noleggia agli impresarii per la costruzione della strada ferrata di Vestern North Carolina, un certo numero sono impiegati da qualche tempo a scavare un *tunnel* nella montagna Cowee. Le baracche, in cui sono alloggiati questi condannati ai lavori forzati, sono di fronte al *tunnel*, dall'altra parte del fiume Truckroseegee, ed il loro trasporto da una riva all'altra si fa due volte al giorno su un gran battello piatto. Il 6 corr. gennaio, trenta condannati, sotto la condotta di due guardie, furono imbarcati su quel battello per essere condotti dalle baracche al *tunnel*. Quando si fu in mezzo al fiume, uno dei prigionieri, rimarcando un poco d'acqua e di ghiaccio in fondo alla barca, gridò che vi era una falla e che il battello stava per sommergersi.

Tutti i prigionieri furono presi da paura, e senza ascoltare i guardiani, che si sforzavano di rassicurarli, corsero in massa sul lato opposto del battello, che si capovolse e colò a fondo con i suoi 32 passeggeri.

Una guardia e 12 condannati si salvarono a nuoto, e giunsero a terra intieramente intorpiditi dal freddo. La seconda guardia, ritirata dall'acqua svenuta, non fu richiamata alla vita che dopo parecchie ore di cure incessanti. I dieciotto altri condannati furono travolti dalla corrente.

Il sig. Staop, che ha sotto la sua direzione i condannati della Carolina del Nord, venne incaricato di fare un'inchiesta sul luogo della catastrofe.

Notizie Diverse

Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti in Roma. — Il 21 corr., come annunciammo, si è inaugurata questa Esposizione internazionale, colla presenza dei Sovrani d'Italia, coll'intervento dei Ministri e di tutte le rappresentanze politiche e municipali di Roma, e di numerosissimi invitati.

Non è nostro cómpito parlare della Esposizione artistica, ma ci crediamo in dovere di dare ai nostri lettori un'idea del grande palazzo all'uopo costrutto.

Il palazzo, opera dell'architetto Pio Piacentini, è situato a metà del rettifilo di via Nazionale, che corre dal frammento delle mura urbane dell'epoca dei Re all'esedra delle Terme Diocleziane: il più bel punto di Roma vecchia e nuova. L'aspetto esterno è, se non maestoso, assai decoroso: forma rettangolare; ordine corintio. La facciata di prospetto è su via Nazionale, con l'ingresso ampio e triplice. Quest'ingresso è la sola apertura del palazzo, che non ha finestroni, nè balconi di sorta, e riceve in ogni sua parte la luce dall'alto. Quest'ingresso costituisce la parte centrale, e si distingue per architettura più elevata e decorazione più ricca. È un arco grande con a lato due minori, e vi si ascende dal livello della strada per un'ampia scalea. Questo grande arco e i due archi minori sono sorretti da colonne corintie con sopravi quattro statue rappresentanti: Scultura, Pittura, Architettura, Arte industriale. Al di sopra dell'arco si vede un'aquila romana, e dei due archi minori due bassorilievi. In alto, su tre scaglioni al di sopra dell'arco principale, si libra in aria il gruppo della Pace, che protegge le arti e gli studii. Questo gruppo, di bello effetto, è lavoro dello scultore Concetti; gli altri di artisti minori.

Le parti laterali sono in armonia, ed hanno pilastri di ordine corintio con fregio a festoni. In cima dei pilastri sorgono le statue in travertino dei grandi nostri pittori, scultori, architetti, ma in proporzione troppo minuscole.

Attraversata l'entrata, si trova un gran vestibolo, e poi un corridoio che divide le sale dell'edificio centrale da quelle delle gallerie laterali. Le sale a questo primo piano sono dieci; ma, tranne due, piuttosto anguste. Dalle due grandi sale, una ottagona, l'altra rettangolare, si passa alla *gran serra*, aggiunta al primo progetto con armatura di ferro e vôlta a cristalli. È il miglior punto, il più gaio, il più lucente, dove appunto sorgeva il trono pei Sovrani e si fece l'inaugurazione. Essendo alla parte opposta dell'ingresso, dà su Via del Quirinale, e tocca quasi la Reggia. Ha 50 metri di lunghezza, ed è tutta intorno fornita di nicchie per gruppi o statue. Essa è stata eseguita dall'Impresa Industriale Italiana di Napoli (diretta dall'ing. comm. A. Cottrau) in soli 45 giorni di lavoro. Questa gran serra forma l'attrattiva principale del palazzo.

Prima delle sale e della gran serra si trovano due rampe di scale, che menano al piano superiore, con relativi ambulacri che menano alle stanze parimenti illuminate dall'alto, e la cui decorazione segue quella del piano inferiore.

Molto manca perchè sia un vero e completo Palazzo da Esposizione permanente, e le gallerie laterali hanno troppo del provvisorio. Ma tuttavia l'edificio ha molti pregi, ed è degno di Roma; e ne va molto lodato l'egregio architetto Piacentini.

Esposizione generale italiana in Torino. — Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Ca

mera dei deputati dai ministri Berti e Magliani, e che ora si sta esaminando dalla Commissione, di cui è relatore l'on. Ferd. Berti:

« Nel bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio, parte straordinaria, sarà stanziato il fondo di un milione di lire per concorso dello Stato nella spesa dell'Esposizione generale nazionale da tenersi in Torino nel 1884. La detta somma sarà distribuita in rate eguali sul bilanci dei due esercizii 1883 e 1884 ».

Nella Relazione ministeriale si accenna alla domanda di concorso di un milione e mezzo, fatta dal Comitato generale dell' Esposizione; ma sono altresì esposti i motivi pei quali il Ministero crede doversi limitare alla detta proposta.

Opere idrauliche. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 31 dicembre p. p., controfirmato dai ministri Magliani, Baccarini e Zanardelli:

Articolo unico. La spesa straordinaria di L. 10,000,000 autorizzata dall'articolo 1 della legge 27 dicembre 1882, n. 1147 (serie 3ª), è inscritta nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, e ripartita nei capitoli qui appresso indicati:

Cap. 10. « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria e di irrigazione », L. 200,000;

Cap. 11. « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria », L. 4,800,000;

Cap. 69-bis. « Spese per riparazioni straordinarie alle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, concorsi e sussidii ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consorziali, danneggiate dalle piene dello autunno 1882 », L. 5,000,000.

Concessione di miniere. — Con R. Decreto del 15 settembre 1882 (*Gazz. Uff.* del 26 corr.) venne concessa al signor Richard Heneage Taylor, di Londra, la miniera aurifera detta *Alfenza*, posta nei Comuni di Crodo, Mozzio, Viceno e Cravegna, in provincia di Novara.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 28 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 27 corr.), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Savignano di Romagna, col titolo di *Società anonima edificatrice Savignanese*, col capitale nominale di L. 60,000, diviso in 1,000 Azioni da L. 60 ciascuna, e colla durata d'anni 25, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) è approvato l'aumento del capitale della Società per l'esercizio del credito agrario, sedente in Foggia, col titolo di *Banca agraria commerciale*, colla durata d'anni 30, decorribili dal 13 febbraio 1881; portando il detto capitale da L 200,000, diviso in 2,000 Azioni da L. 100 ciascuna, a L. 400,000, diviso in 4,000 Azioni dello stesso valore.

— Con altro B. Decreto del 31 detto mese (*Gazz.* sudd.) la Società anonima, sedente in Padova, col titolo di *Società dei tramvia in Padova*, col capitale nominale di L. 360,000, diviso in 1,440 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corr. in Bajano (prov. di Avellino), il 21 in Rivanazzano (prov. di Pavia), e nello stesso giorno 21 nel palazzo dell'Esposizione di Belle Arti in Roma, è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esposizione internazionale di elettricità a Vienna. — Organizzata dall'industria privata con autorizzazione del Governo, essa avrà luogo a Vienna dal 1° agosto al 31 ottobre a. c. Il regolamento generale di tale Esposizione è modellato su quello dell'Esposizione di Parigi del 1881.

Canale di Suez. — Il *Telegraphe* annunzia che la Commissione dei lavori del Canale di Suez ha adottato all'unanimità il programma presentato dalla Direzione, e dà in proposito le seguenti informazioni:

L'esecuzione dei lavori dovendo durare parecchi anni, la Commissione ne ha concretata l'enumerazione seguente, secondo l'ordine d'importanza.

La Commissione ha riconosciuto che l'esecuzione dei lavori previsti risponderà sufficientemente ad uno sviluppo di traffico doppio di quello attuale, cioè 10 milioni di tonnellate.

La Commissione, infine, ha espresso l'opinione, in principio, che in previsione di uno sviluppo del traffico superante 10 milioni di tonnellate all'anno, rappresentante una entrata di 100 milioni di franchi circa, converrebbe, in un avvenire che non può essere presentemente precisato, di prendere in considerazione l'*idea* (e non la *proposta*, come fu detto per errore) dello escavo di una doppia via parallela al Canale attuale.

L'esecuzione di questa doppia via, che risponderebbe definitivamente a tutte le necessità dell'avvenire, esigerebbe dei negoziati per ottenere, inoltre, i compensi preveduti, i terreni indispensabili al taglio della duplice via eventuale, e dell'ingrandimento delle città e porti.

Ecco ora il quadro dei lavori, approvato all'unanimità nel loro ordine d'importanza e d'esecuzione:

« Rettifica del pendio ovest del Canale nell'antiporto di Porto-Said, tra l'ettometro 0 e 5.

« Creazione di un nuovo bacino a Porto-Said.

« Allargamento del letto del Canale nella traversata dei piccoli Laghi Amari.

« Allargamento del Canale tra Suez ed il chilometro 152.

« Raddoppiamento della Stazione d'Ismailia.

« Ingrandimento della Stazione di Tomsoh.

« Rettifica della curva sud dei piccoli Laghi.

« Rettifica della curva nord d'El Guisr.

« Rettifica della curva di Tussum.

« Allargamento del Canale davanti Port-Tewfik (Suez).

« Approfondimento della darsena di Port-Tewfik.

« Continuazione annuale dei lavori in pietra. »

Canali e vie di comunicazione in Russia. — Gli ingegneri russi si occupano attivamente di molti progetti, d'accordo col Governo e con molte Case bancarie. Uno di questi riguarderebbe una nuova via navigabile, che porrebbe in comunicazione Odessa con Danzica, congiungendo il Mar Nero col Mar Baltico, approfittando del fiume il Dniester, del Sann e della Vistola. La spesa presuntiva per questa opera colossale raggiungerebbe i 200 milioni di franchi, calcolando sui sussidii dei rispettivi Governi.

Un altro progetto sarebbe quello di unire il Mar di Aral al Mar Caspio, mediante un canale navigabile, che verrebbe aperto, utilizzando l'antico letto del fiume Chegan, al nord dell'Ust-Urt, essendo riuscito vano il tentativo di approffittare del fiume Amu-Daria.

Finalmente, un'opera grandiosa, e che produrrà un grande avvenimento nel mondo commerciale, segnando un vero progresso, sarà la ferrovia che, passando per Ekaterinenburg, porrà in comunicazione Parigi con Pekino.

Essa, staccandosi dall' Europa centrale, costeggierà il Volga, indi i fiumi della Siberia, facilitando così anche le pratiche per la navigabilità di questi ultimi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero, anche nella scorsa settimana, quasi tutti intrattati, e ne diamo i corsi per memoria.

Le Azioni Meridionali a 438 e 442; le Obbligazioni a 273; i Boni a 532; le Sarde, serie A, a 267; la serie B a 261; le nuove a 266.50; le Palermo-Trapani a 279, ed a 268.50 quella di seconda emissione.

A Parigi, si ebbe per le Azioni Meridionali austriache il corso di 281.25 a 288; per le Obbligazioni relative quello di 278 a 280; per le Obbligazioni Vittorio Emanuele il prezzo di 277.50, e per le Azioni delle Ferrovie Romane a 106.

CONVOCAZIONI

Cassa di sovvenzione per imprese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 13 febbraio p. v. in Genova (via Roma, 10), per la relazione del Consiglio di amministrazione, per approvazione del bilancio 1882, per la nomina di consiglieri, e per deliberazione circa la cauzione degli amministratori.

Società anonima Fabbrica di calce idraulica e cementi di Casale Monferrato. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 14 febbraio p. v. in Casale, per la relazione sul bilancio 1882 e fissazione del dividendo, per comunicazioni del Consiglio di amministrazione e partecipazione dell' atto costitutivo della Società *Unione produttori calce di Casale*, per deliberazione sulla cauzione degli amministratori, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Banca Industria e commercio — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 14 febbraio p. v. in Torino (Borsa, via Ospedale, 28), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio e riparto utili, per provvedimenti amministrativi a senso del nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società anonima della Fonderia del Pignone *(Firenze)*. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 15 febbraio p. v., per la relazione del Direttore e dei sindaci, per la presentazione bilancio del 1881-82 e relative deliberazioni, nonchè sulla cauzione degli amministratori e sulla retribuzione ai sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Col 30 corr., si paga agli azionisti il riparto trimestrale di L. 13.25, presso G. Malan e Comp. in Torino (via Cavour, 16).

Banca di Torino — Dal 5 febbraio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo 1882 in L. 12.50 per Azione, oltre il 2° semestre interessi in L. 6.25, in totale L. 18.75, presso la Banca stessa in Torino, ed in Milano presso i signori Vogel e C.

Società Anonima Torinese di tramways e ferrovie economiche — Col 15 febbraio p. v. si pagherà dalla Banca di Torino il tagliando del 2° semestre 1882 delle Azioni sociali.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

L' 8 febbraio p. v., presso la Prefettura di Catania, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di un ponte di struttura murale a tre luci, di m. 7 ciascuna, sul torrente Bozzetta, presso la Stazione di Leonforte, e pei relativi accessi, per il presunto importo di L. 42,440. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà un' asta per la ricostruzione del pavimento di via Giulia e piazza Archi, in tacchi di arenaria della Spezia, per l' importo di L. 56,000. Deposito cauzionale L. 5,000, oltre L. 600 per spese d' asta e contratto.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cremona, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della manutenzione (dal 1° gennaio 1883 al 30 giugno 1892), della strada provinciale detta di Pizzighettone, compresa fra la provinciale Milanese al chil. 18.675 e la provinciale Bergamasca al chil. 24.350 da Cremona, della lunghezza complessiva di m. 18,931, sull' importo annuo di L. 5,706.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— L' 11 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di sistemazione con muri di sponda di altro tronco del torrente Purgatorio, precedente a quello già sistemato a monte della strada di Ottaiano, ecc., sull' importo di L. 66,728.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà pure un'asta per l' appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale Soveria-Mannelli-Santa Severina, compreso fra la Cona Cafardi presso Pentone ed il fiume Alli sotto l'abitato di Taverna, della lunghezza di metri 9,787.91, per la presunta somma di L. 473,058. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 18,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto, compreso fra Siracusa e Noto, della lunghezza di metri 31,366, per la presunta annua somma di L. 17,837.81. Deposito interinale L. 1800, cauzione definitivo eguale a mezz' annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1833 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la miliaria 61 ed il ponte S. Marco, della lunghezza di m. 17,600, per la presunta annua somma di L. 16 000. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta pei lavori di sistemazione dell'arginatura maestra del Po, detta del Pontone e Boschino, in Comune di Mortizza, pel tratto compreso fra la borgata ed il colatore Riello-Giarola, per il presunto importo di L. 62,020. Lavori da eseguire entro giorni 120 dalla consegna. Deposito interinale L. 4000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale dello Spluga, compreso fra il confine colla provincia di Como e Chiavenna, della lunghezza di m. 21,448.50, per la presunta annua somma di L. 21,710. Deposito interinale lire 1,500, cauzione definitiva come sopra.

— Il 17 detto mese, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale, compreso fra Coraci e l' innesto colla nazionale sotto Tiriolo, della lunghezza di m. 32,470.20, per la presunta annua somma di L. 10,450. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale a mezz' annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società delle Ferrovie Meridionali l' appalto di un altro gran ponte sul Velino, con spalloni fondati ad aria compressa, e con una travata di m. 50 in una sola luce al chilometro 172.022 della linea Aquila-Rieti-Terni.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall' 8 ai 14 gennaio* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,580.—	418,236.40	264.71
Settimana corrisp. nel 1882.	1,460.—	400,939.46	280.78
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 8,296.94	— 16.07
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,580.—	833,048.35	527.25
Introiti corrisp. nel 1882	1,460.—	806,904.06	552.67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+120.—	— 26,144.29	— 25.42

RETE CALABRO-SICULA	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	186,687.01	139.53
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	161,624.56	122 07
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 25,062.45	+ 17.46
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	374,229.91	279.69
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324.—	316,027.26	238.69
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 58,202.65	+ 41.—

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	24,719,12	10,988,14	7,363,33
Piccola Velocità	6,442,21	299,46	4,115,91
Totali . . .	31,161,33	11,287,60	11,479,24

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal 29 ottobre al 4 novembre* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	655,391.37	20,268.97
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	571,404.02	17,724.35
Differenza (in più . . .	5	83,987.35	2,544.62
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 9.bre 1882 .	1,683.576	27,147,342.51	19,108.94
Periodo corr. 1881	1,681.000	27,105,359.80	19,108.63
Aumento	2,576	41,982.71	31
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di settembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	11,349.65	35,474.52	6,251.33	53,075.50
Bagagli e cani . .	143.21	777.86	384.77	1,305.84
Merci a grande vel.	448.64	4,938.95	342 07	5,729.66
Merci a piccola vel.	4,620.82	19,286.23	2,670.90	26,577.95
Introiti diversi . . .	381.87	621.81	239 56	1,243.24
Totale . . .	16,944.19	74,199 37	9,888 63	87,932.19

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 22 gennaio 1883.

9.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 26 Azioni estratte.

6 27 124 151 216 310 471 715 728 730 785 908 924
1134 1263 1308 1664 1677 1790 1954 1956 2271 2306 2362 2507 2531

17.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 87 Obbligazioni estratte.

221 381 735 796 1478 1806 1936 1953 2586 2756 3127 3314 3427
3740 3939 4085 4502 4563 4592 4714 4947 4971 5170 5372 5587 5646
5741 6276 6698 7078 7326 8106 8186 8379 8528 8679 8695 9439 10859
11517 11603 13047 13285 13463 13590 13621 13728 13734 13849 13852 13917 14248
14344 15047 15958 16267 16276 17629 17662 18064 18139 18333 18846 18899 19051
19341 19400 19553 19751 20129 20794 20942 21079 21116 21478 21596 21681 22588
23038 23129 23477 23664 23735 23782 23830 23872 23944

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1883, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte, cessa dal giorno 1° gennaio 1883.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1883).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 507
Id. 24 gennaio 1881 » 677
Id. 23 gennaio 1882 » 56 — 62 - 547.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1879 N. 3969
» 27 id. 1880 » 3464 18995 19077
» 24 id. 1881 » 8484 14084
» 23 id. 1882 » 1493 5849 17416 17836 19074 20835 20836 21644 21877

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1883 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.12 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 24 gennaio 1883.

IL DIRETTORE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Demolizione del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende e cessione dei materiali di spoglio

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l'appalto della *demolizione completa del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende* già ad uso della Ferrovia, e *cessione di tutti i materiali di spoglio*, per formarne oggetto di un unico Contratto.

Le relative condizioni e patti risultano dal *Capitolato d'oneri* visibile presso gli Uffici Centrali delle Divisioni di *Torino*, *Milano*, *Verona Firenze*, del Servizio Manutenzione e Lavori di queste Strade Ferrate.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano o presso le Stazioni di Torino P. N., Verona e Firenze, la cauzione di Lire duemila (L. 2000) in valuta legale od in titoli di Rendita del Debito Pubblico Italiano 5 per 100 al portatore.

Le offerte dovranno essere spedite o consegnate alla 2ª *Divisione Manutenzione e Lavori delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano* (*Stazione Centrale*) in piego suggellato portante la dicitura:

Offerta per l'appalto della demolizione del Ponte sul Ticino a Sesto Calende.

Le offerte dovranno pervenire alla Divisione *non più tardi* del 20 *Febbraio* 1883, e saranno dissuggellate il giorno 22 dello stesso mese, alle ore 2 pomeridiane.

Le offerte non corredate dalla ricevuta del deposito cauzionale o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta e quelle compilate in modo incompleto, saranno ritenute nulle.

La somma sulla quale i concorrenti dovranno presentare la loro offerta di aumento è stabilita in Lire trentacinquemila (L. 35,000), da versarsi all'Amministrazione Appaltante, restando a carico dell'Aggiudicatario tutte le spese per demolizione del ponte ed asporto di tutti i materiali di spoglio che passeranno in sua assoluta proprietà, il tutto a termini del Capitolato.

Milano, 26 gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **12 febbraio p. v. al più tardi,** ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA.

Milano, 25 Gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 7 Febbraio 1883. N. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Stato di prima previsione della spesa dei lavori pubblici pel* 1883 (Fine). — *Bibliografia. Le Ferrovie in America* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Annunzi.*

STATO DI PRIMA PREVISIONE
DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI
pel 1883

(Continuaz. e fine — Vedi N. 5).

Passando al capitolo 119: « *Spese per i lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee complementari* (leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881 e 5 luglio 1882) », la Commissione dice:

Sull'andamento delle costruzioni ferroviarie dipendenti dalla legge del 1879 e successive, parve conveniente di poter fornire dati precisi ed attuali. Fu quindi chiesta al Ministero la presentazione di quadri conformi a quelli inserti nella più recente annuale Relazione della Direzione generale delle strade ferrate (1881) (1), completati fino al 1° dicembre 1882. Da quei quadri (allegati *N, O, P, Q* e *R*), risulterebbe soddisfacente lo svolgimento che hanno avuto gli studii ed i lavori per le ferrovie complementari.

Sono infatti appaltati (al 1° dicembre) lavori di costruzione per chilometri 1351, oltre a chilometri 904 costituiti da linee in costruzione a cura delle Ferrovie Meridionali e da altre linee concesse ai Corpi morali interessati. Così per 2255 chilometri sopra 6020, compresi nella legge, i lavori sono in pieno corso, e per taluni tronchi sono anche compiuti. Sono in corso d'appalto od in progetto altri 521 chilometri; sicchè in complesso, fra appaltati e progettati definitivamente, si hanno tronchi per chilometri 2776, con spesa prevista in 571 milioni contro 1204 stanziati dalla legge.

É giunta a noi l'eco delle discussioni che agitano il Parlamento francese al riguardo del considerevole aumento di previsioni di spesa, a cui si eleva il piano complesso di nuove ferrovie adottato anche là nel 1873. Tale spesa, secondo recenti dichiarazioni di quel ministro dei lavori pubblici, comprende varie serie di lavori, ma raggiungerà 6 miliardi di lire per la parte concernente le sole ferrovie, cioè quasi il doppio della previsione.

Non è mancato chi si è preoccupato della possibilità che alcun che di simile dovesse succedere da noi, e la vostra Commissione si è creduta in dovere di chiarire questo punto importante della quistione, e richiese all'onorevole Ministro dettagliate informazioni fino al 1° dicembre 1882. Tali informazioni sono comprese nel quadro che forma l'allegato *P* della presente Relazione. Da esso quadro si desume che il costo delle linee appaltate e progettate, le quali rappresentano in sviluppo la 5|11 parte della rete votata, ascende a lire 571 milioni sopra 1204 milioni stanziati, cioè a circa 5|10.5, ragione quasi identica a quella delle lunghezze.

La vostra Commissione ha voluto pure assumere informazioni sui risultati del sistema adottato, in seguito alle disposizioni della legge del 5 luglio ultimo, circa le anticipazioni di spesa da farsi con interesse, o senza, dagli appaltatori, dentro limiti di tempo e di misura, che la legge medesima ha fissati. Risulta da queste informazioni che si accollarono, dal 16 settembre scorso al 13 dello stesso dicembre, dei lavori per 25 milioni, con ribassi che ascesero anche al 10, al 12 ed al 19; ed in media al 6 per cento, in pubbliche gare. Altri lavori per 46 milioni si accollarono con ribasso medio di 0.50 per cento a trattativa privata; mentre sono in corso trattative private per accollo di lavori, dopo diserzione di aste, per altri 6 milioni circa, e si hanno in corso di appalto lavori per 8 milioni circa.

Come ben si vede, per 71 milioni di lavori accollati, se ne hanno il 7 per cento circa non ancora appaltati.

É finalmente da rilevare che, come risulta da recenti

(1) V. *Monitore,* N. 47 e seguenti del 1882, e N. 2, 3 e 4 a. c.

pubblicazioni ufficiali del Ministero (1), corrispondenti alle indicazioni ed ai dati di bilancio; dall'applicazione della legge per le ferrovie complementari a tutto il 1882, per l'iniziamento e svolgimento dei lavori relativi propriamente alle nuove linee in esse comprese, non si ebbero che 105 milioni a carico dello Stato, 27 milioni circa di anticipazioni di talune Provincie, e circa 9 milioni di contributi obbligatorii: in totale 141 milioni circa. La proporzione del lavoro iniziato e di quello compiuto, rispetto alla rete votata, è assai più considerevole, quindi, di quella dei fondi disponibili, rispetto al complessivo stanziamento ed al numero degli anni corrispondenti.

In relazione con questo capitolo 119 e con quanto dispone la legge sulle ferrovie del 5 luglio ultimo, all'articolo 10, la vostra Giunta ha creduto opportuno di chiedere al Ministero quale applicazione avesse o sia per avere quell'articolo (2). Nel prendere atto della risposta avuta, che fa riserva di opportuni provvedimenti, vuolsi raccomandare al Governo di compiere gli studii per quelle linee che furono già argomento di speciali ed esplicite raccomandazioni ufficiali da parte del Ministro della guerra, e specialmente di quelli i cui studii di massima, eseguiti dagli enti morali interessati, furono già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Un'ultima osservazione e raccomandazione trova opportuna occasione nel capitolo 119, con cui si provvede pure al materiale fisso e mobile per le nuove ferrovie.

Il problema delle costruzioni siderurgiche principali, il quale implica l'impianto di opificii grandiosi e forniti dei mezzi che occorrono per poter fare rotaie, cerchioni, assi, ecc., si ha da risolvere, affrontando [illegible] punto essenziale: se la somma dei vantaggi che presenterebbe la fabbricazione nazionale, resa materialmente possibile, del materiale fisso e mobile (senza parlare d'altro, che sarebbe una connessione ovvia) non ecceda il danno di pagare qualche cosa di più di quel che si paga con prodotti esteri.

I criterii di politica economica che guidano inesorabilmente oggi le nazioni tutte, le più sicure considerazioni generali e particolari, le esigenze della difesa dello Stato e della nostra vita industriale (3), guidano alla conclusione che i vantaggi realmente superino di non poco i sacrificii che sarebbero necessarii.

Al Governo quindi la vostra Giunta rivolge la raccomandazione di fissare in modo positivo quel punto e di studiare in modo efficace la questione.

Dopo ciò, non ci resta che riassumere le cifre principali dei suaccennati allegati *N*, *O*, *P*, *Q*, *R*.

Il primo di essi (*N*) è un *Prospetto degli appalti e dei progetti in corso al 1° dicembre* 1882, da cui rilevasi che i progetti *in corso di appalto* abbracciavano allora una lunghezza di chil. 78.531, di cui 76.186 per le linee di 2ª categoria, e 2.345 per quelle di 3ª. L'importo dei progetti ascendeva rispettivamente a L. 10,067,500 e L. 4,100,000, e quindi in totale a L. 14,167,500; ma l'importo di appalto si riduceva a L. 11,191,400, di cui L. 7,324,000 per la 2ª categoria, e L. 3,867,400 per la 3ª.

Dei progetti *in esame*, quelli già ammessi dal Consiglio di Stato abbracciavano una lunghezza di chil. 67.330, di cui 12.408 di 1ª categoria, 24,789 di 2ª, e 30.138 di 3ª; e rispettivamente per un importo di L. 4,500,000 di progetto, e L. 3,585,976 di appalto; di L. 7,211,473 di progetto, e L. 6,323,630 di appalto; e di L. 1,910,536 di progetto, e L. 1,230,603 di appalto; quindi un totale di L. 13,682,009 di progetto e L. 11,139,609 di appalto.

Quelli ammessi dal Consiglio superiore abbracciavano una lunghezza di chil. 55,287, di cui 33.121 di 1ª categoria, 15.800 di 2ª, e 6.366 di 3ª; e rispettivamente per un importo di L. 7,600,000 di progetto, e L. 5,926,353 di appalto; di L. 3,360,000 di progetto; e L. 2,260,000 di appalto; di L. 668,530 di progetto, e L. 365,778 di appalto; quindi un totale di L. 11,628,530 di progetto e L. 8,552,131 di appalto.

Quelli che stavano ancora presso il Consiglio di Stato abbracciavano chil. 32,237, di cui 26,449 di 2ª categoria, e 5.788 di 3ª; e rispettivamente per un importo di lire 4,914,000 di progetto, e L. 3,639,511 di appalto; di lire 690,000 di progetto, e L. 521,586 di appalto; quindi un totale di L. 5,604,000 di progetto e L. 4,161,097 di appalto.

E quelli che stavano ancora presso il Consiglio superiore abbracciavano una lunghezza di chil. 163,432, di cui 89.982 di 1ª categoria, 48,706 di 2ª, e 24.744 di 3ª; e rispettivamente per un importo di L. 36,475,113 di progetto, e L. 32,422,788 di appalto; di L. 14,579,300 di progetto, e L. 11,477,957 di appalto; e di L. 4,982,305 di progetto, e L. 3,755,491 di appalto; quindi un totale di L. 56,086,718 di progetto e L. 47,658,296 di appalto.

I progetti poi rinviati per modificazioni proposte abbracciavano una lunghezza di chil. 124.234, di cui 69.167 di 1ª categoria, 23.166 di 2ª, e 31.901 di 3ª; e rispettivamente per un importo di L. 26,654,600 di progetto, e L. 24,906,904 di appalto; di L. 3,078,805 di progetto, e L. 2,588,000 di appalto; e L. 2,789,574 di progetto, e L. 2,298,212 di appalto; quindi un totale di L. 32,522,979 di progetto e L. 29,793,116 di appalto. —

Il secondo allegato (*O*) è un *Prospetto dei tronchi in costruzione ed appaltati al 1° dicembre* 1882. Da esso risulta che la lunghezza totale dei tronchi appaltati ascendeva a chil. 1,351.412, di cui 335.260 di 1ª categoria, 450.480 di 2ª, 518.602 di 3ª, 46.400 di 4ª. Quelli di 1ª categoria per un importo di L. 152,257,067 di progetto, lire

(1) *Progetti di leggi, Decreti Reali e ministeriali, Circolari e disposizioni importanti relative al Ministero dei lavori pubblici* (dal 7 marzo 1878 al 2 ottobre 1882). — V. *Monitore*, N. 44 del 1882.

(2) *Art. 10.* Il Governo del Re è autorizzato a far eseguire gli studii delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002; ed inoltre gli studii di una ferrovia attraverso lo Stretto di Messina, mediante galleria sottomarina, la quale, cogli occorrenti tronchi di raccordamento, metta in comunicazione le ferrovie della rete siciliana con quella di Calabria.

La spesa per detti studii sarà prelevata sui capitoli 127 e 128 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, e negli anni successivi sui capitoli delle costruzioni delle linee di 1ª e 2ª categoria.

(3) I progressi delle scienze, che hanno tratto alle costruzioni siderurgiche militari, ed i bisogni in grande scala degli eserciti odierni, non possono essere soddisfatti ormai più nella ristretta cerchia di una industria che si svolge in opificii esclusivamente militari. Bisogna che anche a questo riguardo le forze dello Stato si accoppiino a quelle delle Società private, come già fu fatto presso le nazioni meglio progredite coi grandiosi Stabilimenti del signor Krupp e del signor Armstrong.

132,983,947 a base d'asta, e L. 102,562,832.16 deliberato, cioè col ribasso dei 22.87 0[0; quelli della 2ª categoria per un importo di L. 92,093,052 di progetto, L. 78,040,008 a base d'asta, e L. 71:433,730.51 deliberato, cioè col ribasso dell'8.46 0[0; quelli della 3ª categoria per un importo di L. 51,204,537 di progetto, L. 36,558,384 a base d'asta, e L. 30,290,287.79 deliberato, cioè col ribasso del 17.14 0[0; e quelli della 4ª categoria per un importo di L. 3,802,000 di progetto, L. 2,075,000 a base d'asta, e L. 1,672,673.41 delibarato, cioè col ribasso del 19.38 0[0; quindi in complesso per un importo di L. 299,356,626 di progetto, L. 249,657,339 a base d'asta, e lire 205,959,523.87 deliberato, cioè col ribasso del 17.50 0[0

Però le lunghezze ed importi di cui sopra si riferiscono alle sole linee alla cui costruzione provvede lo Stato; e per conseguenze ne sono escluse le linee Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento, e Termoli-Campobasso, concesse alla Società delle Ferrovie Meridionali, nonchè le altre concesse agli enti morali interessati e comprese nella 4ª categoria. Di queste linee la lunghezza totale ascendeva a chil. 904, di cui 163 di 1ª categoria, 66 di 2ª e 675 di 3ª; ed il presunto importo era di L. 138,380,840, di cui L. 56,000.000 per la 1ª categoria, L. 30,500,000 per la 2ª, e L. 51,880,840 per la 3ª. —

Il terzo allegato P) è un *Prospetto riassuntivo di confronto fra la lunghezza e l'importo delle diverse linee, quale risulta dal preventivo stabilito dalla legge* 29 *luglio* 1879, *e la lunghezza e l'importo dei tronchi appaltati e progettati al* 1° *dicembre* 1882. Da tale prospetto rilevasi che la lunghezza totale dei tronchi, secondo la legge, era di chil. 6,020.30, per un importo complessivo di L. 1,204,530,067; mentre quella degli appaltati e progettati era in totale di chil. 2,776.463 per un importo complessivo di L. 571,879,202.

La detta lunghezza era poi suddivisa: per la 1ª categoria in chil. 1,153.300 secondo la legge, per un importo di L. 430,000,000, mentre quella degli appaltati era di chil. 706.603, per un importo di L. 283,546.750; per la 2ª categoria in chil. 1,267.300 secondo la legge, per un importo di L. 294,520,667, mentre gli appaltati e progettati erano chil. 731.576, per un importo di lire 165,804,190; per la 3ª categoria in chil. 2,069.700 secondo la legge, per un importo di L. 324,746,400, mentre gli appaltati e progettati erano chil. 619,884, per un importo di L. 66,345,492; e per la 4ª categoria in chil. 1,530,600 secondo la legge, per un importo di L. 155,263, mentre gli appaltati e progettati erano chil. 721.400, per un importo di L. 55,682,840.

Nella lunghezza e nell'importo dei tronchi appaltati e progettati figurano le linee concesse alla Società delle Meridionali, e le altre concesse agli enti morali interessati, di cui sono indicate le cifre nel secondo prospetto; ed alle linee della 1ª categoria, per avere il conto completo delle linee considerate dalla legge, devonsi poi aggiungere le seguenti, comprese negl' impegni precedenti, di cui all'art. 25 della legge stessa:

1. Linea di Vallelunga, della lunghezza di chil. 56.500, per un importo di L. 30,000,000;

2. Linea delle Caldare, della lunghezza di chil. 27.500, per un importo di L. 8,000,000.

Per cui il totale della lunghezza, secondo la legge, ascende a chilom. 6,104.300, per un importo di lire 1,242,530,067; mentre quello dei tronchi appaltati e progettati ascende a chil. 2,800.463, per un importo di lire 604,779,202. —

Il quarto allegato (*Q*) è un *Prospetto delle linee di quarta categoria concesse agli Enti morali interessati, in base all'art.* 18 *della legge* 29 *luglio* 1879. Sono 14 linee, della complessiva lunghezza di chil. 691 1, del presunto costo totale di L. 58,910,840. —

Finalmente il quinto allegato (*R*) è un *Prospetto delle linee di quarta categoria concesse in base all'at.* 12 *della legge* 29 *luglio* 1879. E sono 7 linee, della complessiva lunghezza di chil. 140.3, del presunto costo totale di L. 9,923,700.

Nella seduta del 2 corrente alla Camera dei deputati si aprì la discusssione su questo bilancio di prima previsione.

Nella discussione generale, l'on. Bertani presentò un ordine del giorno, con cui s'invitava il Governo a presentare un progetto di legge per la istituzione di un Ministero delle poste e dei telegrafi e dell'esercizio ferroviario.

Il ministro Baccarini rispose che sarebbe lietissimo della separazione di alcuni servizii dal Ministero dei lavori pubblici, e che di sua iniziativa, fin dal 1878, presentò la proposta di costituire il Ministero dei telegrafi e delle poste. Quindi tale concetto non troverà in lui alcuna opposizione; anzi crederebbe utile anche la costituzione di un Ministero dell'esercizio delle ferrovie; però non dipende soltanto da lui l'attuarlo. —

Nella seduta successiva, il ministro Depretis disse che accettava in massima la proposta di istituire un nuovo Ministero delle poste e dei telegrafi, e si riservava di presentare a tempo opportuno un progetto di legge. Ma non accettava la proposta di aggiungere l'esercizio ferroviario al nuovo Ministero.

La questione dell'esercizio ferroviario è ben diversa, egli disse, da quella delle poste e dei telegrafi. La cosa è più complessa, più immatura.

L'on. Ministro espose alcune considerazioni sulla gravità della questione dell'esercizio ferroviario; e conchiuse che una legge sta davanti al Parlamento, e naturalmente, dal modo con cui la questione sarà risolta, dipenderà quella dell'ordinamento del servizio.

La Porta, presidente della Commissione del bilancio, dichiarò che la Commissione respingeva l'ordine del giorno Bertani, prendendo però atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio circa all'istituzione d'un Ministero delle poste e dei telegrafi, ed a maggioranza proponeva un ordine del giorno in questi termini.

Crispi disse che il Potere esecutivo è solo competente nella questione dell'istituzione di nuovi dicasteri.

Espose esempi stranieri sull'argomento, e disse che il Governo poteva fare con Decreto Reale ciò che credesse circa nuovi dicasteri. Il Parlamento interviene solo per la spesa.

L'oratore fece pure qualche osservazione sulle attribuzioni dei Direttori generali.

Baccarini, rispondendo a qualche osservazione di Crispi, disse che riteneva utile la istituzione del Ministero delle poste e dei telegrafi, ma non per soppiantare le Direzioni generali che esistono. Queste, anzi, bisognerebbe crearle

se non vi fossero. Fece quindi l'elogio di quelle Direzioni generali.

Bertani, ritirando il suo ordine del giorno, accetta quello della Commissione.

Depretis ricordò all'on. Crispi che nel 1878 la Camera diede torto alle sue teorie. Ricordò le discussioni di quell'anno e la legge che fu fatta per il Ministero d'agricoltura e commercio.

Accettava quindi l'ordine del giorno della Commissione.

Fortunato propose la sospensiva, ma non venne approvata.

La Camera approvò in fine l'ordine del giorno della Commissione. —

La discussione continua; e se presenterà incidenti importanti, ne daremo un sunto nel prossimo numero, insieme coll' approvazione del bilancio di cui si tratta.

BIBLIOGRAFIA

Les chemins de fer en Amérique, par E. LAVOINNE et PONTZEN. — Paris, Dunod, 1882.

L'America del Nord è un paese in cui le industrie presero uno sviluppo eccezionale, e fecero dei progressi tali da far rimanere attonita la vecchia Europa.

Uno dei mezzi potentissimi pei quali l'industria potè così eccellere in modo da fare seria concorrenza a tutti i paesi del mondo, si è certo la rete colossale di strade ferrate che gli Stati Uniti possiedono. Ivi le strade ferrate non servono solo a collegare fra loro i centri esistenti di popolazioni e dare maggior sviluppo alle loro relazioni commerciali, ma, mentre penetrano dappertutto, sotto forma di tramvie e di ferrovie economiche, nell'interno delle città e nei villaggi, precedono persino la colonizzazione nelle lande disabitate, e costituiscono quasi il primo atto di presa di possesso della civilizzazione sui terreni vastissimi ancora incolti, che entrano nell'Unione americana.

Sotto un certo punto di vista, le strade ferrate in America sono state, si può dire, l'unico mezzo per fondere le popolazioni ed uniformarne gli usi ed i costumi, nonostante lo spazio immenso sul quale erano sparse.

Le condizioni stesse del terreno, le enormi distanze da attraversare, le difficoltà colossali da superare, dànno alle ferrovie americane una importanza tutta speciale, e lo studio della loro costruzione, come pure quello dell' organizzazione dell'esercizio, fatta da un popolo pratico per eccellenza, presentano un interesse grandissimo per chiunque si occupa di ferrovie.

Già fin dal 1877 (1), il nostro giornale pubblicava l'interessantissima relazione del sig. ing. Dogliotti, Capo-Divisione nelle Strade ferrate dell'Alta Italia, circa un viaggio da lui fatto negli Stati Uniti, e risguardante in modo speciale le strade ferrate.

Più tardi, per cura del giornale inglese *Engineering*, il sig. James Dredge pubblicava un'opera eccellente sulla costruzione delle ferrovie di Pensylvania (2); opera che servì di modello ad altra pregevole monografia sulle ferrovie Venete, pubblicata nel 1881 (1).

(1) Vedi *Monitore* di aprile e maggio detto anno.

(2) *The Pensylvania Railroad its Organization, Construction and Management by* JAMES DREDGE. — London, 1879.

Altre pubblicazioni si fecero sulle ferrovie americane, ma quasi tutte o parziali o troppo incomplete, per cui non poteano servir di base ad uno studio generale di tutta quella rete colossale.

È solo ora che, per cura dei signori ingegneri E. Lavoinne ed Ernesto Pontzen, codesto lavoro viene pubblicato come conseguenza di un lungo studio da essi fatto in America

Di quest'opera ci proponiamo di dare un' idea, persuasi di far con ciò cosa gradita ai nostri lettori.

L'opera dei signori Lavoinne e Pontzen è divisa in due volumi, ognuno dei quali è seguito da un ricco atlante.

Il primo volume tratta della *Costruzione;* il secondo versa specialmente sull'*Esercizio* e sui mezzi per eseguirlo, come pure sulle strade ferrate d'ordine secondario e sulle tramvie.

Nel primo volume, dopo aver trattato delle condizioni generali topografiche ed agricole del paese, si fa la storia dello sviluppo delle diverse linee dal 1825, anno in cui si aprì la prima ferrovia da Stoekton a Darlington, fino al 1876. Da esso deduciamo che a quest'ultima epoca eravi un chilometro di strada ferrata per ogni 65.3 chilometri quadrati di superficie, e che lo sviluppo totale della rete era di 120,200 chilometri (2).

Si esaminano quindi le condizioni del tracciato delle diverse linee, spiegando le ragioni della rapidità nelle costruzioni, e della scelta delle linee e del relativo poco costo di primo impianto. Rilevasi da questo capitolo che nelle linee principali la pendenza massima ammessa fu del 22 0[00, mentre però raggiunse quella enorme del 60 0[00 sulle ferrovie secondarie (salita di Iefferson, Madison e Indianopoli), munite di locomotive ordinarie. Come curve, la minima ammessa sulle linee principali è di 165 metri di raggio (Central and Union Pacific Railroad). Nelle linee secondarie si ha il raggio minimo di 76 m.

Il capitolo IV tratta delle sezioni trasversali delle linee, che non hanno quelle forme rigorose richieste nelle ferrovie europee. Financo la larghezza del binario varia da linea a linea; poichè vediamo che, mentre sonvi linee in cui il binario ha la larghezza di 1.425, altre ve ne hanno di 1.435, di 1,445, di 1,525, e persino di 1,830 (Erié).

In questo capitolo sono diffusamente spiegati i mezzi adoperati per la costruzione delle linee, scavi, gallerie, argini, ecc.

Il capitolo V, « Opere d'arte », è ricchissimo di notizie sui ponti e viadotti, tanto in legno che in ferro. I ponti in muratura sono pochi, fuorchè nelle linee di data antica, come quelli di Baltimora ed Ohio, di Filadelfia e Reading, e della Pensylvania Central Railroad.

Il modo di costruzione dei ponti americani, tuttochè qualche volta abbia dato luogo a critiche sotto il punto di vista della stabilità, pure fu di una grande influenza per la rapida estensione di quelle ferrovie e per poter superare le difficoltà del terreno che si presentavano, come p. es. al Niagara (portata di 250 metri), sul fiume Ohio (portata di

(1) *La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.* — Bassano, 1881.

(2) Dopo la detta epoca, altre nuove linee sono state messe in lavoro, e fra non molto l'America avrà circa 200,000 chilometri di strade ferrate.

322 metri), e sull'Easter River a New York (portata di m. 486.30).

Le portate maggiori dei ponti in Europa sono:

Francia m. 77 sulla Garonna.
Inghilterra » 140.30 Ponte Britannia.
Olanda » 150 sul fiume Lek a Kuilenburg.
Germania » 121.10 sulla Vistola a Dirschau.
Austria-Ungh. » 104 sulla Theiss in Algyö.
Italia » 60.30 sul Bacchiglione.

Nel capitolo VI si discorre delle fondazioni ordinarie e ad aria compressa, indicando gli impianti ed i metodi seguiti nelle costruzioni più considerevoli per le difficoltà che esse presentavano

Il capitolo VII è dedicato alle gallerie, la cui importanza è certo minore di quella che esse possono avere nelle ferrovie europee. La più lunga, quella di Hoosac sulla linea Troy e Greenfield, che misura 7,645 metri, venne incominciata nel 1854 e finita nel 1876, e quindi richiese 22 anni di lavoro. Certo oggidì, coi progressi fatti fare dai nostri ingegneri alle perforatrici, non sarebbe più ammissibile tanto ritardo in una perforazione come questa, per quante difficoltà di terreno essa abbia potuto presentare.

Le indicazioni del capitolo VIII sui ripari contro la neve, meritano molta attenzione, massime da chi esercisce ferrovie in montagna.

Viene poi il capitolo IX sulle chiusure; indi nel capitolo X si discorre della via, sotto il punto di vista dell'armamento, degli scambii, della qualità di materiali per le ruotaie, per le traverse, ecc.

Nel capitolo XI sono descritte le principali Stazioni, e s'indicano i mezzi adoperati per i segnali semaforici di sicurezza, per le manovre, ecc. (*).

Vi è poi fatta speciale menzione del servizio d'acqua per le locomotive, per il quale molto acconciamente in diversi posti si fa uso dei mulini a vento.

Il capitolo XIII, col quale si chiude il 1° volume, è consacrato alla statistica, e tratta del costo delle strade ferrate; argomento degno di studio, massime viste le condizioni diverse sotto le quali le ferrovie americane vennero costruite.

Il secondo volume è, come si disse, dedicato in gran parte ai mezzi d'esercizio.

Trattasi in primo luogo delle vetture e dei vagoni, indicando le ragioni per cui si abbandonò il sistema inglese cogli scompartimenti trasversali, per adottare quello proprio all'America, e che ora di nuovo cercasi d'introdurre in Europa, cioè con passaggio longitudinale ed intercomunicazione lungo tutto il convoglio.

Discorresi della sospensione fatta sempre sui carrelli, dell'attacco centrale, che facilita le manovre, rendendole in pari tempo più sicure, ecc.

Si sa che in America non vi ha che una sola classe di viaggiatori. Però, per trasportare a buon mercato gli emigranti nell' interno, sonvi carri speciali (*immigrant's cars*), che possono paragonarsi alle terze classi dell' Europa.

Per soddisfare poi altre esigenze del pubblico molto ricco, si introdussero nei treni vagoni speciali (*sleeping cars*, e *drawing cars*), in cui chi ama star più comodo, paga una sovratassa su quella ordinaria.

Gli autori trattano diffusamente della costruzione delle vetture e dei vagoni, e ci danno descrizioni e disegni chiarissimi delle diverse parti.

Merita poi attenzione il fatto, che in America quasi tutte le ruote dei veicoli sono di ghisa. S' introducono, è vero, anche quelle in legno od in carta compressa, ma la maggioranza è per il disco in ghisa. Parrebbe quindi che la produzione di queste ruote sia in America molto più perfetta di quella che si ha in Europa, ove, nonostante i buoni risultati ottenuti dalle ruote di Ganz, non ha ancora incontrato favore la diffusione di tal genere di ruote.

Segue poi la descrizione dei diversi tipi di veicoli per le merci e per usi speciali, come p. es., i carri a bagaglio, i carri per la Posta (*Express-Cars*), i carri coperti (*Box-Cars*), i carri da bestiame (*Stock-Cars*), i carri scoperti (*Platform-Gondola-Cars*), i carri da carbone (*Coal-Cars*), i carri da latte (*Milk-Cars*), i carri da petrolio (*Vil-tank-cars*), ecc.

Il capitolo seguente tratta dei *tenders* e delle locomotive. Ivi si discorre delle ragioni che consigliarono la forma che esse hanno, con uno sterzo ed il caccia-vacche sulla parte anteriore. Si descrivono poi le diverse parti, telaio, ruote, cilindri e stantuffi, caldaia, iniettori, valvole di sicurezza, ecc. Si passa quindi a descrivere alcuni dei principali tipi di locomotive usati dalle diverse Amministrazioni americane. Per ultimo, s'indica il prezzo di costo delle locomotive, che varia da 1.29 a 2.76 a seconda dei tipi.

I freni continui hanno in America una generale applicazione, per cui era interessante lo studiarli da vicino. Gli autori vi dedicano un intero capitolo.

In molti punti dell' America, ove i fiumi presentavano serie difficoltà alla costruzione di ponti, il transito si fa con ponti mobili a vapore. Tali sono p. es. quelli di Tersey-City, di Detroit, del Sacramento, ecc., descritti nel capitolo XVII.

Nel capitolo XVIII trattasi dell' organizzazione del servizio tecnico e di quello per l'esercizio: organizzazione che deve esser un modello di regolarità e d' ordine, secondo quanto rilevasi dal libro che esaminiamo.

In America gli agenti sono strettamente responsabili di qualunque atto che sia attinente al servizio ch' essi prestano, ed il rigore con cui viene applicata questa responsabilità fa sì che si ottenga dal personale la massima attenzione ed amore nell' esercizio delle sue funzioni.

Non possiamo fermarci ad indicare neanche per sommi capi il modo intelligente con cui è regolato il servizio del personale, la disciplina, il modo di assunzione, ecc., che ciò ci porterebbe troppo in lungo. Rimandiamo quindi chi voglia bene istruirsi su questa parte ai capitoli XVIII, XIX, XX e XXI, che in uno all'organizzazione dei servizii della Manutenzione, della Trazione, del Movimento, trattano diffusamente anche dei mezzi impiegati per l'esercizio di ognuno di quei rami di servizio.

Nel capitolo XXII si discorre degli accidenti avvenuti nelle ferrovie americane e delle cause che li produssero.

I capitoli seguenti sono dedicati alla parte commerciale, cioè:

Cap. XXIII. Importanza del traffico.
» XXIV. Regole per la concorrenza e per la coalizione delle Compagnie di strade ferrate.
» XXV. Tariffe e regole per la loro formazione.

Questo capitolo interessa moltissimo, perchè fa conoscere a quale semplicità si possa arrivare sotto questo punto,

(*) Curioso ed istruttivo è il modo con cui si dispose la Stazione di Port Richmond e Filadelfia onde portarsi allo scalo del fiume Delaware per lo scarico dei carboni.

che in Europa presenta, presso alcune Compagnie ferroviarie, complicazioni inesplicabili.

Cap. XXVI. Spese d'esercizio. Molto variabili da lire 46,460 a 7,482 per ogni chilometro di linea in esercizio, e da lire 4.92 a 1.76 per treno-chilometro.

» XXVII Organizzazione finanziaria delle Compagnie.

» XXVIII. Risultati finanziarii dell' esercizio, esaminati presso le principali Compagnie.

» XXIX. Regime legale delle Compagnie di strade ferrate.

I rimanenti capitoli sono dedicati alle ferrovie economiche ed a scartamento ridotto. In essi trattasi delle condizioni, che ne determinarono la costruzione nei diversi casi descritti ed illustrati, come pure indicansi i risultati dell'esercizio di quelle ferrovie.

Discorresi poi delle ferrovie in città, tramvie, ferrovie speciali a forti pendenze, e delle ferrovie aeree.

Con ciò abbiamo dato un rapido sguardo alla nuova pubblicazione sovraindicata, che sarà letta con molto interesse e con utilità, così dagli ingegneri delle strade ferrate, come da chi è preposto all'esercizio di esse, poichè molto di buono vi è da prendere di quello che si ha in America, e nella scelta può molto aiutare il confronto che nel detto libro si fa colle ferrovie di Europa.

F.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma:

Nella sera del 2 corr. si convocò nuovamente, al Ministero di agricoltura industria e commercio, la Commissione per le tariffe ferroviarie. In tale adunanza, alla quale intervennero i ministri Magliani e Berti, il Direttore generale delle Ferrovie comm. Valsecchi, l'on. Boselli, il Direttore generale delle Ferrovie Meridionali ed altri funzionarii delle strade ferrate, si presero in esame alcune delle più importanti tariffe, studiandone l'unificazione nell'interesse generale del traffico. Siccome poi si riterrebbe opportuno di possibilmente procedere alla unificazione e riforma della generalità delle tariffe speciali, e così completare anche in questa parte il provvedimento legislativo sulle condizioni dei trasporti e sulle tariffe che formerebbe parte integrante del progetto sull'ordinamento dell'esercizio provvisorio, la Commissione si è aggiornata, in attesa che siano ultimati gli studii relativi e vengano raccolti tutti quegli elementi, che sono l'espressione dei voti ed interessi già manifestatasi in così importante argomento.

Frattanto i delegati tecnici delle Amministrazioni ferroviarie attendono alacremente al lavoro di unificazione delle tariffe speciali. È noto alle persone esperte nella materia, quante difficoltà presenti una sollecita soluzione di siffatto problema: ma non è men vero che, qualora tale risultato si potesse convenientemente raggiungere, in modo anche da non pregiudicare quella ragionevole libertà d'azione, che è necessaria per provvedere a tutti i mutabili e nuovi bisogni del traffico ferroviario, si potrebbero in ogni parte apprezzare gli effetti e la portata del progetto di riordinamento dell'esercizio, sul quale dovrà presto pronunciarsi il Parlamento.

><

In questi giorni trovansi riuniti in Torino i delegati dei Ministeri della guerra e della marina, e delle tre principali Amministrazioni ferroviarie del Regno per concretare e stabilire le norme regolamentari per la esecuzione della nuova Convenzione pei trasporti militari, la quale ritiensi possa andare in vigore col 1.o aprile p. v.

><

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha accettato le dimissioni del signor ingegnere Antonio Omati, Capo delle Officine di Milano, il quale dovette rinunziare al detto posto per assumere una importante posizione nello Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena, ora che davvero si pensa a farlo rialzare dall' inerzia in cui da anni giaceva per difetto d'amministrazione.

Mentre esprimiamo il nostro rincrescimento perchè un distinto ingegnere come il sig. Omati abbandoni il servizio ferroviario dell' Alta Italia, siamo d' altra parte lieti di vedere che, per il bene dell' industria nazionale, vi si dedichino giovani di merito, i quali colla scienza e la pratica acquistata varranno a farla sempre più progredire.

><

Veniamo informati che la Società anonima concessionaria della ferrovia da Santhià a Biella, in considerazione delle cattive condizioni in cui trovasi l'armamento della linea stessa, ha rassegnato per approvazione alla Superiorità la proposta della sostituzione completa delle attuali rotaie e traversine.

La Società medesima ha inoltre sottoposto all' approvazione governativa i tipi di locomotive e di vetture, che intenderebbe adottare per l' esercizio della linea.

><

Ci scrivono da Campobasso che, in causa delle deformazioni che si ebbero a manifestare nella galleria di Colle Porcina al chilom. 73.500 della linea da Benevento a Campobasso (le quali deformazioni richiesero e richiedono riparazioni importanti e rifacimenti di muratura alla vòlta ed ai piedritti), il tronco di detta linea, compreso fra Vinchiaturo e Baranello, nel quale è situata la detta galleria, non potrà trovarsi in condizioni di venire aperto all'esercizio prima della fine del corrente mese

Quanto ai lavori di costruzione dell' ultimo tronco, cioè da Baranello a Campobasso, essi procedono con la possibile celerità; per cui la vaporiera non tarderà molto ad arrivare a quest' ultima città, soddisfacendo così all' aspettativa di quelle popolazioni.

><

Abbiamo da Salerno che si procede attivamente nei lavori di compimento del tronco Battipaglia-Ogliastro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Il tronco ha la lunghezza di m. 25,000, e trovasi già armato per circa 16 chil. I lavori per il ponte provvisorio sul Sele, a cui sta provvedendo la Società delle Ferrovie Meridionali, procedono pure con la massima energia. Attualmente si attende alla fondazione dei pali delle stilate, e tutto fa ritenere che, qua-

lora la stagione non si mostri soverchiamente contraria, il ponte stesso potrà essere compiuto fra un mese all'incica.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, affine di ovviare al pericolo di caduta di massi al chilometro 196 della linea Napoli-Eboli-Metaponto, ha fatto studiare il progetto per la costruzione, in quel punto, di una galleria, per la quale si richiederebbe la spesa di L. 63,000.

Il progetto relativo è stato testè rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Ci scrivono da Catanzaro che il tronco di ferrovia dalla Marina di Catanzaro alla città, della linea da Catanzaro allo Stretto Veraldi, trovasi in condizioni d'essere aperto all'esercizio.

L'Impresa costruttrice ha già provveduto al collocamento delle travate metalliche dei ponti, ed ha instato perchè si proceda da apposita Commissione governativa alla visita di ricognizione, per potere inaugurare quel tronco al pubblico servizio.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ivrea-Aosta sono stati sottoposti all'approvazione governativa i seguenti progetti di appalto pei primi due tronchi della linea medesima, compresi fra Ivrea e Quincinetto:

a) Progetto per la fornitura del materiale fisso per l'armamento della via e delle Stazioni. L'ammontare di appalto rileva a L. 62,525, e nella fornitura medesima sono comprese 3 piattaforme del diametro di m. 4.50, 8 segnali a distanza, 4 bilancie a ponte, e 4 grue di sollevamento, della portata di 3 tonnellate;

b) Progetto per la fornitura di 13 scambii semplici con cuore in acciaio, la cui spesa è preventivata in L. 16,950;

c) Progetto per l'armamento e posa del materiale fisso, la cui spesa complessiva è preventivata in lire 288,200, delle quali L. 262,000 per opere e provviste da mettersi in appalto, e L. 26,200 a disposizione dell'Amministrazione.

I suddetti due tronchi misurano in totale m. 13,550.

La prelodata Direzione tecnica ha rassegnato pure all'approvazione del Ministero il progetto di appalto per la provvista delle travate metalliche pei ponti del tronco compreso fra Verrès e Chambave. La spesa presunta per tale fornitura rileva a L. 236,690.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione i seguenti progetti:

a) per l'ampliamento e prolungamento dei piani caricatori nelle Stazioni di Racalmuto, Grotte e Comitini-Zolfare, la cui spesa è preventivata in L. 18,400;

b) per l'impianto di un rifornitore nella Stazione di Canicatti-Bivio;

c) per opere di consolidamento dal chilometro 111.200 al 114 della linea Taranto-Reggio, fra le Stazioni di Trebisacce e Torrecerchiara, per le quali è presunta la spesa di L. 109,000;

d) per lavori di difesa contro il torrente Agira, al km. 50.510 della linea Catania-Licata, importanti una spesa di L. 14,000;

e) pel raddoppiamento di luce al ponte di 10 metri sul torrente Misofatto, al chil. 131 della linea Taranto-Reggio, per cui si richiede la spesa di lire 35,000;

f) per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori ed altri lavori nella Stazione di Castrogiovanni (linea Catania-Licata), richiedente una spesa di L. 32,000.

><

Sappiamo che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha fatto studiare un progetto per la sistemazione del piazzale del porto di Terranova.

Tale progetto contempla il prolungamento dell'attuale binario fino al ponte di sbarco ed il molo sud del porto, nonchè la costruzione di una tettoia metallica per riparo ai passeggeri ed alle merci in arrivo ed in partenza da e per il continente.

><

Ci scrivono da Milano che dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato l'appalto della fornitura di N. 130 cilindri completi per locomotive;

Ha aggiudicato alla Ditta Schlesinger la fornitura di 580[m kg. di olio di ravizzone e di colza;

Ha approvato la proposta di aggiudicazione alla Ditta Peregrini Enrico dell'appalto dei lavori di allargamento del viadotto di Sampierdarena;

Idem il preventivo della spesa di L. 35[m per la manutenzione degli aspiratori di Modane, e dei compressori di Bardonecchia nel 1883;

Idem la Convenzione per il collegamento dello Stabilimento metallurgico della Ditta Armando Raggio coi binarii della Stazione di Sestri Ponente;

Idem la Convenzione stipulata coi diversi Comuni interessati per l'impianto della Stazione di Cossa (linea Novara-Gozzano), per quanto riguarda il loro concorso nella spesa;

Idem il preventivo di L. 11,000 pel rialzamento dei muretti delle scolerie nelle trincee fra Pescia ed Altopascio;

Idem il preventivo di L. 51,000 per l'impianto di una grande piattaforma (da m. 13.10) con motore a vapore nella Stazione di Alessandria;

Idem il preventivo di L. 900 per la ricostruzione del pavimento nel magazzino merci a P. V. nella Stazione di Suzzara (linea Mantova-Modena);

Idem la spesa di L 90,000 occorrente alla rinnovazione delle siepi di bianco spino lungo le linee Alessandria-Arona e Mortara-Vigevano;

Idem il preventivo della spesa di L. 187[m per le gettate di massi a difesa della 2ª e 3ª pila, della testata destra del ponte di Borgoforte (linea Mantova-Modena);

Idem il preventivo della spesa di L. 19[m per la puntellazione provvisoria di N. 7 stilate metalliche del ponte sul Brenta (linea Venezia-Peschiera).

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 29 gennaio al 3 febbraio corrente.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco da Chivasso al chilom. 13 della ferrovia Chivasso-Casale;

Taluni lavori di consolidamento al chilom. 213, tra Corigliano e Catanzaro, della ferrovia Taranto-Reggio;

La costruzione di un cavalcavia a travata metallica sulla strada di Santa Bibiana, presso la Stazione ferroviaria di Roma;

L'impianto ed esercizio di tramvie lungo talune strade della provincia di Pavia;

La costruzione del tronco da presso Civita al torrente

Raganello, della strada provinciale Civita-Rocca Imperiale, in provincia di Cosenza;

La costruzione di un ponte a travate metalliche sul fiume Simeto al passo di Primosole, lungo la strada provinciale Catania-Caltagirone, in provincia di Catania;

La ricostruzione stabile dell'argine destro di Adige immediatamente a monte della fortezza di Legnago, in provincia di Verona.

⪥

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari di strade ferrate:

Avvisò che si possa emettere il Reale Decreto di dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti pel prolungamento del 2° binario nella Stazione di Apice, lungo la ferrovia da Foggia a Napoli;

Ritenne che possa approvarsi, anche agli effetti delle disposizioni sull'espropriazione per causa di pubblica utilità, il progetto per lavori di consolidamento del colle sovrastante la galleria d'Acquaviva, lungo la ferrovia da Ancona a Foggia;

Opinò che, agli stessi effetti della legge sulle espropriazioni, possano essere approvati due progetti per la costruzione di piani caricatori nelle Stazioni di Bra e Cavallermaggiore, lungo la linea Alessandria-Cavallermaggiore;

Espresse parere che si possa approvare il progetto di rescissione parziale del contratto di appalto stipulato dall'Amministrazione governativa coll'Impresa Ferdinando Cesaroni per la costruzione del 1° tronco della ferrovia da Siracusa a Licata, in quanto concerne la costruzione dell'armamento e la provvista e collocamento in opera delle travate metalliche.

⪥

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta dei 29 gennaio p. p., oltre la trattazione di alcuni affari di minore importanza, deliberava quanto appresso:

1. Estensione del percorso di alcuni treni sulla linea Maremmana;
2. Rialzamento della linea Orte-Chiusi al ponte sul fosso Picchiaretto;
3. Prolungamento dei binarii di raddoppio in alcune Stazioni della linea Empoli-Siena-Chiusi;
4. Impianto della presa d'acqua a Pontassieve;
5. Costruzione di casotti per guardiani sulla linea Cancello-Avellino;
6. Costruzione di casotti e case cantoniere lungo la linea Maremmana;
7. Acquisto di olio d'oliva e rame in verghe;
8. Acquisto di locomotive per viaggiatori.

⪥

Dalla Ragioneria centrale delle Ferrovie dell'Alta Italia abbiamo testè ricevuto il volume della *Statistica* delle Ferrovie medesime per l'anno 1881.

In riserva di occuparcene in appresso, come negli anni precedenti, non tardiamo ad annunciare codesto nuovo lavoro della solerte Ragioneria, compilato colla solita cura paziente e diligente, trattandosi di 240 pagine di sole tabelle e cifre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Alle ore 10 ant del 14 febbraio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Orta-Casale Corte Cerro, della ferrovia Gozzano-Domodossola, della lunghezza di m. 13,050 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di lire 2,034,300.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 42 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati in uno colla relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collando entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 76,000, ed in L. 152,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — Alle ore 10 ant. del 20 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio-Calabria, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Reggio-Castrocucco, compreso fra Villa San Giovanni-Scilla-torrente Cendolea, della lunghezza di m. 11,033.33 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico per l'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 4,900,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 165,000, ed in L. 295,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 25 gennaio p. p., tra le altre deliberazioni, prese atto delle seguenti comunicazioni:

a) Nota del Ministero dei lavori pubblici, in data 22 gennaio, n. 5807|129, colla quale, rispondendo alla rappresentanza fatta dalla Presidenza a nome del Consiglio provinciale, perchè sia sollecitamente provvisto alla costruzione delle linee di raccordamento col Gottardo, dichiara che il Governo tiene a cuore gli interessi della provincia di Torino, e che saranno quindi esaminate con benevolenza quelle concrete proposte che, nei limiti della legge, gli saranno fatte all'uopo.

b) Lettera del sig. Prefetto, in data 18 stesso mese, n. 1353, con cui si annunzia che, con decreto del Ministero dei lavori pubblici del 3 gennaio, è stato autorizzato l'esercizio del *tramway* a vapore da Torino a Leynì, mediante l'osservanza delle determinate condizioni.

Strada ferrata centrale e Tramvie del Canavese. — È questo il titolo assunto dalla Società anonima costituitasi nell'ora scorso gennaio per l'esercizio della ferrovia Settimo-Rivarolo, della tramvia a vapore Rivarolo-Cuorgnè oramai ultimata, e delle altre ferrovie e tramvie di cui potrà in seguito ottenere la concessione.

Essa ha un capitale sociale di tre milioni di lire, ed ha sede in Torino (via S. Teresa, 11). Nell'atto costitutivo della Società furono nominati: Amministratori i signori ingegneri Allasia e Ceriana, cavalieri Chiesa, Maspero, ing. Mondino, comm. Noli, e cav. ing. Pellegrini; Sindaci gli avvocati Bobba, cav. Scavia e Zanaroli; e Supplenti i sig. Planta e Veggi.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Si fa noto agli interessati che, avendo avuto luogo la riapertura dell'esercizio, via Brennero, ed essendo state ridotte nello stato normale le condizioni dell'esercizio della ferrovia del Gottardo, quell'Amministrazione si assume nuovamente la responsabilità per i termini regolamentari di resa.

Rimane quindi abrogata la disposizione, secondo la quale i detti termini venivano prolungati di 4 giorni, come si era partecipato coll' Avviso delli 8 novembre 1882.

— La Direzione medesima ha pure pubblicato:

Oggi, 5 febbraio, venne aperto all' esercizio il tratto Vercelli-Robbio a complemento dell' intera linea Vercelli-Mortara-Pavia-Stradella, e comprendente la fermata di Vinzaglio Torrione e la Stazione di Palestro, le quali vengono contemporaneamente aperte al servizio del pubblico.

La Stazione di Palestro è abilitata ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè delle merci a grande e piccola velocità, dei veicoli e bestiami, escluse quelle merci che non sono trasportate coi treni viaggiatori. La fermata di Vinzaglio Torrione è invece per ora ammessa ai soli trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, e di merci a grande velocità non eccedenti il peso di 100 chilogrammi per ogni collo.

La Stazione di Palestro e la fermata di Vinzaglio Torrione può corrispondere con tutte le altre della rete pei trasporti a cui sono abilitate. I soli trasporti in provenienza o destinazione di Vercelli possono essere avviati in transito pel nuovo tronco, quando la distanza a percorrersi riesca più breve dell' attuale; rimanendo ferme, per le altre provenienze e destinazioni, le vigenti disposizioni.

Dallo stesso giorno le Stazioni del nuovo tronco Vercelli-Robbio sono inoltre ammesse alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per quelle di Broni, Mortara, Palestro, Pavia, Stradella, Vercelli e Vinzaglio Torrione.

Conferenza internazionale. — Le Amministrazioni facienti parte della Lega ferroviaria austro-ungarica-russa, dovendo trattare alcune quistioni relative al servizio cumulativo esistente fra esse, deliberarono di tenere una Conferenza a Roma, anche allo scopo di riannodare le trattative corse colle Ferrovie italiane per ammetterle al servizio diretto colla Russia.

All' albergo d' *Europa* si tenne il 4 corrente la prima riunione. Dovendosi discutere del servizio cumulativo tra le Ferrovie italiane-russe, interverranno poi alla riunione anche i signori: Ratti, delegato delle Ferrovie dell' Alta Italia; Prato, delegato delle Ferrovie Meridionali; Mari, delegato delle Romane.

Partecipano alla Conferenza i signori Louis Perl, direttore degli affari internazionali della Ferrovia Grande russa; Nieweglowski, capo-sezione commerciale della ferrovia Varsavia-Terespol; Skalkowky, sotto-capo della Direzione dell'esercizio della ferrovia russa Sud-Ovest; Louis Groer, delegato della ferrovia Varsavia-Vienna; Carossi, delegato della ferrovia di Lodz; Kilenyi, consigliere d'amministrazione delle Ferrovie di Stato ungherese; Schober, consigliere d'amministrazione ed ispettore delle stesse; Spitz, ispettore generale della ferrovia ungherese Nord-Est; Vicomte de Maistre, direttore generale della ferrovia Kaschau-Oderberg; Westermayer, ispettore della ferrovia ungherese Galiziana; Andratsek, consultore commerciale della ferrovia nord Imperatore Ferdinando; Kuhnelt, consigliere segretario generale della ferrovia Lemberg-Czernovich-Jassy; Bredl, ispettore principale della ferrovia austriaca Nord-Ovest; Brull M., ispettore principale della stessa; Kuhnelt, delegato della ferrovia austro-galiziana Carlo Lodovico; Linzmeyer, delegato della Società austriaca delle ferrovie dello Stato; Krstik, delegato della stessa Società;

Packony, presidente della Conferenza, direttore commerciale della Ferrovia Meridionale austriaca della Lega austro-russa; Heimbold, ispettore principale della stessa ferrovia; ed Aklein, agente commerciale della stessa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Scrivono da Giubiasco, 30 gennaio, alla *Gazzetta Ticinese*:

Domenica scorsa, l'assemblea del nostro Comune ha votato finalmente un sussidio di fr. 30,000 a favore della Società del Gottardo, nel caso che l' Officina centrale di riparazioni venisse stabilita sul territorio di Giubiasco.

Noi non dubitiamo che, soprattutto per la favorevole disposizione dei terreni occorrenti, per la forza motrice disponibile, per l' aria salubre, ecc., ecc., Giabiasco, con l' offerta di soli fr. 30,000, può entrare in seria concorrenza con tutte le altre località aspiranti, quantunque offerenti somme molto più rilevanti.

Ferrovia dell'Arlberg. — Il rapporto dell' Ispezione generale dei lavori della ferrovia dell'Arlberg ci dà lo stato di avanzamento del tunnel al 31 dicembre 1882.

Furono scavati:

Dal 24 giugno al 31 dicembre 1880	m.	646
Nell'anno 1881	»	2,583
» 1882	»	3,592
Totale	m.	6,821

I lavori sono più facili dal lato est, il lavoro medio essendo stato di m. 4.4 al giorno nel 1881 e m. 5.2 nel 1882; dal lato ovest l'avanzamento è sensibilmente minore, cioè m. 2.8 nel 1881 e m. 4 6 nel 1882.

La media giornaliera di operaj è di 2,167, di cui 82 0|0 impiegati nei lavori sotterranei.

La lunghezza totale del tunnel è di m. 10,270.

Ferrovia metropolitana a Vienna. — Un decreto del 25 gennaio p. p. accorda la concessione d' una ferrovia nell'interno della città di Vienna. I concessionarii sono i signori Fogerty ingegnere, Bunten industriale, e Bell di Middlesbrough.

Questa ferrovia avrà una lunghezza di chil. 14,773, la maggior parte (chil. 8.786) sarà costruita sopra viadotti in ferro; la parte in tunnel non è che di 449 m.; 264 metri sono a livello: il resto delle rete è in trincea.

Si calcola che le costruzioni metalliche richiederanno 50 a 60,000 tonnellate di ferro, indipendentemente da 1,500 tonn. di ruotaie. L'impresa di questi lavori metallurgici è calcolata di 12 milioni di fiorini; e gli accordi furono già conchiusi, dicesi, colle Officine di Witkowitz e di Teplitz.

I lavori devono esser compiuti in 4 anni.

La velocità fissata pei treni è di 30 chil. all'ora.

Questa rete metterà in comunicazione colla Stazione centrale eretta al Franz-Joseph-Quai, le varie linee ed i punti estremi dei sobborghi importanti.

Una Società dev'essere costituita per tale impresa; essa avrà un capitale di 60 milioni di fiorini, di cui una metà in Obbligazioni.

Ferrovie ungheresi. — La Società austro ungherese delle Ferrovie dello Stato ha preso verso il Governo austriaco l'impegno di costruire la linea di Czucza (Stazione della ferrovia Kaschau-Oderberg) alla frontiera galliziana, a Saybuh. Questa linea forma un prolungamento della ferrovia trasversale della Gallizia, costrutta per conto dello Stato.

Disastro in Ungheria. — Si ha da Vienna, 4.

Si annunzia dall'Ungheria un orribile disastro avvenuto sulla ferrovia funicolare, che dal monte Salgotarian conduce alle fornaci della miniera. Il treno saliva, quando si ruppero i denti della ruota centrale. Il treno cadde a precipizio, la locomotiva e dodici vagoni andarono in tritoli. Sette passeggeri rimasero morti sul colpo; sei operaj furono gravemente feriti; tre sole persone si salvarono, saltando dal treno alla prima scossa.

Ferrovie austro-ungaro-serbo-turche. — Secondo un dispaccio da Vienna, non sarebbe esatta la notizia recata da alcuni giornali, che il Governo turco si sia rifiutato di approvare la congiunzione della linea Salonicco-Mitrovitza colle strade ferrate austriache. I negoziati che hanno luogo in proposito tra l'ambasciatore austro-ungarico a Costantinopoli, barone Calice, ed il Governo della Sublime Porta, non ebbero a subire interruzioni. Quando la *Conferenza a quattro* aveva sospeso le sue sedute, un accordo parziale era stato concluso, e l'ambasciatore turco non faceva riserve che su tre punti, di cui due, che si riferivano a questioni finanziarie, furono di già risolti.

Il terzo punto riguardava la località nella quale doveva operarsi la congiunzione. Si credeva dapprima che questa località dovesse essere Pristina, ma delle difficoltà tecniche essendosi appalesate, si è fatta cadere la scelta sopra Vranja. La Porta però avendo sollevato delle obbiezioni di indole politica, il barone Calice si adopera presentemente per convincere il Governo ottomano che la scelta di Vranja non implica nessun secondo fine da parte dell' Austria.

L'arrivo a Costantinopoli di Edhem pascià, ambasciatore di Turchia presso la Corte austriaca, avrà, secondo la *Politische Correspondenz*, un'influenza sulle decisioni che prenderà da ultimo la Sublime Porta sulla questione in parola.

Ferrovie russe — Scrivono da Monaco di Baviera alla *Perseveranza*:

Come già saprete, le rotaie delle ferrovie di tutta Europa hanno la medesima distanza, un metro e 415 millimetri, nel mentre che la sola Russia le volle tenere ad un metro e 534 millimetri; cosicchè il suo materiale non può essere trasportato sulle nostre linee, nè viceversa il nostro: cosicchè, in caso d' una guerra, ai confini vi sarà sempre una sosta. Però il nostro Stato-maggiore, dietro gli studii fatti e dopo varie prove, è venuto alla conclusione che, lasciando la rotaia sinistra, e la destra avvicinandola di 109 millimetri ad essa, si potrebbe facilmente rendere praticabili le ferrovie russe pel nostro materiale. Due Compagnie ferroviarie, stando alle prove fatte, ne potrebbero ridurre 22 chilometri al giorno.

Treno assalito in America. — Impadronitisi di una Stazione della ferrovia Centrale Pacifico nella Nevada, dieci uomini a cavallo, dopo aver chiusi tutti gl'impiegati a chiave, si misero ad aspettare un treno, del quale volevano rubare il carro postale. Giunto il treno, gli impiegati del carro postale si difesero, ed i briganti, avendo sentito dei rumori e delle persone che accorrevano, fuggirono attraverso i campi. I viaggiatori non furono punto molestati. Degl' impiegati, rimasero feriti parecchi, perchè nella lotta vennero tirati un trenta colpi d'arma da fuoco.

Notizie Diverse

Interessi di Genova. — Il Municipio di Genova ha comunicato ai giornali quanto segue:

Le intelligenze che furono prese nelle molte conferenze tenute coi diversi Ministri dai rappresentanti del nostro Municipio, on. Podestà e Falcone, e che devono ancora essere oggetto di qualche ulteriore trattativa per essere tradotte in definitive condizioni, sono approssimativamente le seguenti:

Il Municipio cederebbe allo Stato il fabbricato dei Magazzini generali, meno la proprietà del terrazzo, e rinunzierebbe pure al diritto di costruire l'ultimo tronco di detti magazzini. In compenso di questa cessione e rinunzia, lo Stato pagherebbe al Municipio la somma di un milione di lire, ed eseguirebbe la completa sistemazione di Via Milano, da piazza Dinegro sino alla porta vecchia della Lanterna.

Lo Stato si addosserebbe la costruzione ed esercizio dei bacini di Carenaggio, esonerando completamente il Comune dalla costruzione dei tre scali di alaggio, che era imposta al Municipio da convenzioni precedenti.

In compenso, il Comune cederebbe al Governo per essere demoliti i portici di Via Carlo Alberto e piazza Caricamento, rimanendo però gratuitamente al Comune il tratto d'area occorrente a dare a Via Carlo Alberto la larghezza di venti metri, ed i materiali tutti risultanti dalla demolizione.

Lo Stato costruirebbe immediatamente la ferrovia di raccordo fra gli Zingari ed il Mandraccio, collocando il binario a nord della Darsena. Questo collocamento dovrebbe farsi in modo che la strada carrettiera avesse sempre l'indicata larghezza di metri venti, meno lo strangolamento necessario alle spalle dell'attuale bacino di Carenaggio. La Stazione di piazza Caricamento sarebbe immediatamente trasportata sulle Calate.

Per la questione dei sei milioni del Gottardo, fu fatta offerta ai nostri rappresentanti di ratearne in termini assai lunghi, e senza decorrenza d'interessi, il pagamento; a questo proposito essi si tennero nella maggior riserva, e presero tempo per dare risposte più o meno impegnative.

Siccome dall'esecuzione dei lavori del porto nasceranno indubbiamente impegni di spese per il nostro Municipio, così i nostri rappresentanti chiesero al Governo che, a rendere possibile l'esecuzione di questi impegni, fosse fatto al Municipio dalla Cassa dei Depositi e Prestiti un prestito di otto o dieci milioni, a condizioni di favore, come fu praticato con altre città, specialmente con Napoli; ed il Governo, specialmente l'on. Depretis, diede a questo riguardo favorevole affidamento.

Naturalmente, per giungere ad una definitiva conclusione sopra tutte queste pendenze, ci saranno ancora altri e non pochi incombenti. Ma tutti i Ministri si sono mostrati animati da ottime disposizioni, e vi è fondata speranza di poter giungere ad un assetto soddisfacente di tutte queste questioni.

L'on. Depretis ha inoltre promesso tutto il suo appoggio al Comune nella sua domanda relativa alla demolizione delle *fronti basse* verso il Bisagno.

Nuova condotta d'acqua a Torino. — Volendo la Società The City of Turin Water Works Limited provvedere all'esecuzione delle opere seguenti, cioè:

1. Costruzione del tunnel o galleria murata, detta di *Avigliana*, che corre dal lago grande, situato nel territorio di quel Comune, per una lunghezza approssimativa di chilometri due;

2. Costruzione dell'acquedotto in trincea, che corre dalla ferrovia di Susa sino a S. Antonio Inverso, della lunghezza approssimativa di chilometri tre;

3. Costruzione dell'acquedotto in trincea, a partire da S. Antonio Inverso, della lunghezza approssimativa di chilometri tre;

4. Costruzione del tunnel o galleria murata detta di Rivoli, della lunghezza approssimativa di chilometri tre e mezzo;

Si avvertono i signori impresarii costruttori, che tutti i piani e Capitolati trovansi depositati nell'Ufficio della Società stessa in Torino (Corso Vittorio Emanuele II, n. 84, piano primo), dove potranno rivolgersi per averne visione e per ricevere tutti quegli schiarimenti che loro potranno occorrere.

Riscossioni della Regia dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato, nella *Gazzetta Ufficiale* del 26 gennaio, lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di dicembre 1882, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1881, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di dicembre 1882	L.	13,775,029.73
» » 1881	»	13,462,897.22
Differenza in più nel 1882	L.	312,132.51

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di dicembre furono come segue:

Nei dodici mesi dell'anno 1882 . . .	L.	147,578,816.62
» » 1881 . . .	»	142,471,676.57
Differenza in più nel 1882	L.	5,107,140.05

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di dicembre la seguente somma:

Mese di dicembre			Dal 1° gennaio.		
Anno 1882.	L.	996,512.67	Anno 1882.	L.	9,889,633.93
» 1881.	»	964,120.90	» 1881.	»	9,401,551,45
In più	L.	32,391.77	In più	L.	488,082.48

Nomine. — Il Ministro dei lavori pubblici, con decreto in data 31 dicembre p. p., ha provveduto alle seguenti nomine di funzionarii superiori nella Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell' Alta Italia:

a Capo della Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi l'ispettore principale ff. di Capo della Divisione stessa, signor cav. Frigo Calderico;

a Reggenti delle Divisioni 3ª e 4ª del Servizio della Manutenzione e dei Lavori gli ingegneri Capi-Sezione principali signori cav. Massagli Serafino e cav. Fuà Benedetto;

a Capo del Controllo Lavori, presso la Ragioneria centrale, l'ingegnere Capo-Sezione principale sig. cav. Bonacossa Ercole della 2ª Divisione del Servizio della Manutenzione e Lavori.

Ufficii telegrafici. — Il giorno 28 gennaio p. p. in Barbarano (provincia di Vicenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Congresso dell' Unione postale — Nel corrente anno si riunirà a Lisbona il quarto Congresso dell'Unione postale universale per discutere di alcune migliorie nel servizio postale. L'elenco degli oggetti da trattare non è ancora completo, ma già si sa che vi entreranno, tra altri, i seguenti, che interessano davvicino il commercio.

Estensione a 6 chilog. del peso dei pacchi postali; — Norme per ottenere la riconsegna di pacchi postali già spediti, e quindi indagini sulla proprietà dei colli durante il trasporto; — Autorizzazione per lo speditore di accompagnare gli stampati colle relative fatture; — Riduzione dei premii di assicurazione delle lettere con valori; — Riduzione nel costo di trasporto dei giornali. — Progetto di Convenzione per l' incasso mediante la Posta di effetti commerciali di un importo minore di L. 750.

Canale da Alessandria a Suez. — Il *Daily News* pubblica il seguente dispaccio da Cairo:

L'ingegnere signor Kemp deve giungere prossimamente per conferire col sig. Materfield, rappresentante della Compagnia che ha il progetto di un canale da Alessandria a Suez passando per il Cairo. Si aspetta anche l'arrivo di un ingegnere olandese. Cherif pascià è favorevole a tale progetto, al pari di Nubar pascià, dovendosi, a parere di quei signori, aspettare dal nuovo canale molti benefizi, oltre che pel commercio anche per l'agricoltura del paese.

Gli uomini di Stato egiziani pensano di riservare al Governo il diritto di fare uso delle acque del canale per la irrigazione del Delta, pur concedendo alla Compagnia tutti i benefizii dell' esercizio del Canale. Il signor Waterfield non è però di questa opinione. Si crede che il Governo egiziano finirà per adottare integralmente il progetto della Compagnia.

Capitale dell' Argentina — Il Congresso della Repubblica Argentina ha votato un credito di cento milioni di franchi per la fondazione di una nuova città, che porterà il nome di *La Plata*, e diverrà la Capitale della Repubblica.

Quanto alla città di Buenos-Ayres, visto l'aumento considerevole della sua popolazione e della sua ricchezza, il Congresso ha deciso che non possa essere più la Capitale di una Repubblica.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii, nella scorsa settimana, non trovasi cenno che nelle Azioni della Società delle Meridionali, negoziate scarsamente sul prezzo di 445 e di 446.50 fine febbraio.

Le Obbligazioni relative rimasero invariate sul 273; i Boni sul 532.

CONVOCAZIONI

Banca di depositi e sconti di Sanremo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 11 corr. in Sanremo, per la relazione del Consiglio d' amministrazione sull' esercizio 1882, per approvazione del bilancio, per distribuzione d' interessi agli azionisti, e per la nomina di consiglieri.

Cassa di sovvenzione per imprese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 13 corr. in Genova, sede sociale (via Roma, 10), per la relazione del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio 1882, per la nomina di consiglieri, e per deliberazione sulla cauzione degli Amministratori, in relazione al nuovo Codice di commercio.

Società anonima per la ferrovia di Superga *(Sistema Agudio)*. — I soscrittori sono convocati in assemblea generale pel giorno 15 corr. in Torino (Società promotrice, piazza Castello, 25) per deliberazioni sulla costituzione della Società e per approvazione del contratto per la costruzione e l' esercizio della ferrovia (sistema Agudio).

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 17 corr. in Napoli, sede sociale (strada Medina, 24), per la rettifica di Convenzione finanziaria, per aumento del capitale sociale, per modificazioni allo statuto sociale, e per comunicazioni del Consiglio.

Società anonima delle miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea straordinaria pel giorno 21 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 30), per deliberare sugli oggetti all' ordine del giorno già pubblicato.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Roma, sede sociale (via Due Macelli, 71), per la relazione del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del resoconto 1882, e per la nomina di sindaci ed amministratori in relazione alle disposizioni del nuovo Codice di commercio.

VERSAMENTI

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono invitati a versare il 4° decimo in L. 25 per Azione, nei giorni 15 e 16 corr., nella Cassa della Società in Milano e presso la Ditta Weill-Schott e Comp.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gas di Roma — Dal 15 aprile p. v. si pagherà agli azionisti il cupone n. 22 corrispondente al 2° semestre 1882, presso la sede della Società in Roma (via della Scrofa, 117).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 12 corr., presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1882) del tronco della strada nazionale da Coraci all' Angitola, compreso fra l'innesto con la nazionale sotto Tiriolo e l' innesto colla nazionale presso il ponte Mastro Elia, della lunghezza di m. 16,579, per la presunta annua somma di L. 6,410. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del detto giorno, presso il Municipio di Avellino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore ai ventesimo, per l' appalto della costruzione [illegible] obbligatoria di Caposele, diviso in due tratti: il 1° dalla provinciale

di Materdomini presso il ponte Minutolo, al ponte Sele, della lunghezza di m. 1387; il 2° dal ponte Sele alla piazza Plebiscito, della lunghezza di m. 407.40, per l'importo complessivo di L. 55,340.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 800 in contanti o rendita D. P. Le altre condizioni e Capitolati sono visibili alla Segreteria municipale.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto del riordinamento del tronco d'argine sinistro del Reno, dall'alloggiamento Sant'Alberto al passo di Primaro, della lunghezza di m. 10,588. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 1,500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rivarolo Ligure, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un caseggiato scolastico, per il presunto importo di L. 48,000. Deposito interinale L. 2,400, cauzione definitiva L. 4,800, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto, il tutto in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione del torrente San Rocco, della lunghezza di m. 2445, nel tronco, che attraversa la bassura tra il Monte Gassino e la strada detta dei Due Principali nell'agro Nocerino, sull'importo di L. 55,935, così ridotto pel ribasso già offerto.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'arginatura destra del Po, in Comune di Monticelli d'Ongina, pel tratto compreso fra la borgata di S. Nazzaro e la chiavica delle Piacentine, per il presunto importo di L. 44,990. Lavori da eseguire entro 100 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria sulla ferrovia Roma-Napoli, in prossimità di Porta Furba presso Roma, per l'importo di L. 460,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito cauzionale L. 46,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma per il Distretto militare in Frosinone, per lo importo di L. 190,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 19,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Torino, si terrà un'asta pei due appalti seguenti: 1° manutenzione sessennale (dal 1° luglio p. v.) pel tronco di strada provinciale da Ivrea a Vercelli per Cavaglià, compreso fra la chiesa di S. Lorenzo all'uscita d'Ivrea ed il confine della provincia di Torino con quella di Novara, della lunghezza di m. 13,390. per l'annua somma di L. 6,700; 2° manutenzione come sopra del tronco da Ivrea a Biella per Zubiena, compreso fra la diramazione del tronco Ivrea-Vercelli ed il confine della provincia come sopra, della lunghezza di m. 5,315, per l'annua somma di L. 2,600. Le altre condizioni d'asta ed i relativi Capitolati sono visibili alla Segreteria dell'Ufficio tecnico provinciale.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà una second'asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Montelavano e Nicosia, della lunghezza di m. 18,520.30, per l'annua somma di L. 13,450. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una second'asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Coraci all'Angitola, compreso fra il ponte Mastro Elia ed il ponte Angitola, della lunghezza di m. 26,375, per l'annua somma di L. 11,000. Deposito cauzionale L. 1,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castiglione Messer Marino (prov. di Chieti). si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle fontane, del palazzo municipale e del cimitero, per la complessiva somma di L. 115,797.10. Condizioni d'asta e Capitolati visibili alla Segreteria municipale.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte a 5 arcate in muratura sul rio Cedrino, lungo la strada nazionale da Bosa ad Orosei, per la presunta somma di L. 148,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso fra Carife e Vallata, per la presunta somma di L. 261,000. Lavori da eseguire entro 3 anni e 1|2 dalla consegna. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione generale dei canali irrigatori demaniali di Carrara pei due rami di Nazzano e Turrigliano, per la presunta somma di L. 62,000. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1886) della strada nazionale detta di Valle di Roia, dal confine francese alla diramazione della strada provinciale del littorale presso il ponte sul Roia a Ventimiglia, della lunghezza di m. 21,006.30, per l'annua somma di L. 19,067.91. Deposito interinale L. 2,800, cauzione definitiva eguale a la metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 43,785 di ferro in verghe diverse, per l'importo di L. 14,961.99, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 2,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali pel 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà una asta per l'appalto della fornitura di legnami diversi ed oggetti di legno per la complessiva somma di L. 52,764. Deposito cauzionale L. 5,300 in numerario o rendita D. P. Le altre condizioni sono fissate dal relativo Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di tubi metallici, per la complessiva somma di L. 63,543.32. Deposito cauzionale L. 6,400 come sopra. Le altre condizioni egualmente.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra la casa Langer in prossimità della strada sperone e l'abitato di Corleone, della lunghezza di m. 46,856, per l'annua somma di L. 47,340. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà una second'asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale, compreso fra l'uscita dell'abitato di Alimena ed il torrente Salso, al confine della provincia di Caltanissetta, della lunghezza di m. 8,458.03, per la presunta somma di L. 255,800. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali il rafforzamento di tutti i ponti metallici della linea Foggia-Napoli.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Demolizione del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende e cessione dei materiali di spoglio

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l'appalto della *demolizione completa del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende* già ad uso della Ferrovia, e *cessione di tutti i materiali di spoglio*, per formarne oggetto di un unico Contratto.

Le relative condizioni e patti risultano dal *Capitolato d'oneri* visibile presso gli Uffici Centrali delle Divisioni di *Torino, Milano, Verona Firenze,* del Servizio Manutenzione e Lavori di queste Strade Ferrate.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano o presso le Stazioni di Torino P. N., Verona e Firenze, la cauzione di Lire duemila (L. 2000) in valuta legale od in titoli di Rendita del Debito Pubblico Italiano 5 per 100 al portatore.

Le offerte dovranno essere spedite o consegnate alla 2ª *Divisione Manutenzione e Lavori delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano* (*Stazione Centrale*) in piego suggellato portante la dicitura

Offerta per l'appalto della demolizione del Ponte sul Ticino a Sesto Calende.

Le offerte dovranno pervenire alla Divisione *non più tardi* del 20 *Febbraio* 1883, e saranno dissuggellate il giorno 22 dello stesso mese, alle ore 2 pomeridiane.

Le offerte non corredate dalla ricevuta del deposito cauzionale o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta e quelle compilate in modo incompleto, saranno ritenute nulle.

La somma sulla quale i concorrenti dovranno presentare la loro offerta di aumento è stabilita in Lire trentacinquemila (L. 35,000), da versarsi all'Amministrazione Appaltante, restando a carico dell'Aggiudicatario tutte le spese per demolizione del ponte ed asporto di tutti i materiali di spoglio che passeranno in sua assoluta proprietà, il tutto a termini del Capitolato.

Milano, 26 gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilog. 100,000 Olio di Oliva occorrente pel Magazzino di Firenze, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana N. 7, e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 13 Febbraio corrente. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per la fornitura d' Olio d' Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell' Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 31 Gennaio 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 22 gennaio 1883.

9.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 26 Azioni estratte.

6	27	124	151	216	310	471	715	728	730	785	908	924
1134	1263	1308	1664	1677	1790	1954	1956	2271	2306	2362	2507	2531

17.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 87 Obbligazioni estratte.

221	381	735	796	1478	1806	1936	1953	2586	2756	3127	3314	3427
3740	3939	4085	4502	4563	4592	4714	4947	4971	5170	5372	5587	5646
5741	6276	6698	7078	7326	8106	8186	8379	8528	8679	8695	9439	10859
11517	11603	13047	13285	13463	13590	13621	13728	13734	13849	13852	13917	14248
14344	15047	15958	16267	16276	17629	17662	18064	18139	18333	18846	18899	19051
19341	19400	19553	19751	20129	20794	20942	21079	21116	21478	21596	21681	22588
23038	23129	23477	23664	23735	23782	23830	23872	23944				

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1883, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte, cessa dal giorno 1° gennaio 1883.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1883).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 507
Id. 24 gennaio 1881 » 677
Id. 23 gennaio 1882 » 56 — 62 - 547.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione	27	gennaio	1879	N.	3969							
»	27	id.	1880	»	3464	18995	19077					
»	24	id.	1881	»	8484	14084						
»	23	id.	1882	»	1493	5849	17416	17836	19074	20835	20836	21644 21877

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1883 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.12 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 24 gennaio 1883.

IL DIRETTORE DELL' ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **12 febbraio p. v. al più tardi**, ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA.

Milano, 25 Gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVI. Mercoledì 14 Febbraio 1883. N. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

SUNTO DELLE DISCUSSIONI

della Commissione speciale, riunita non ha guari in Torino, sopra alcune questioni relative alla Trazione ed al Materiale delle Ferrovie italiane.

I nostri lettori sono stati a tempo debito informati delle adunanze che furono tenute in Torino nel dicembre ultimo, sotto la presidenza del comm. Biglia, da una Commissione di ingegneri ferroviarii, incaricata dal Ministero dei lavori pubblici di prendere in esame alcuni argomenti relativi ai Servizii della Trazione e del Materiale (*).

Benchè le deliberazioni della Commissione — composta quasi esclusivamente di uomini tecnici — non abbiano che un valore consultivo, pure, per l'autorità ed il grado delle persone chiamate a farne parte, crediamo di far cosa gradita ai nostri lettori dando loro alcune informazioni intorno agli argomenti che furono oggetto di discussione, ed ai provvedimenti proposti per ovviare ad alcuni inconvenienti che tuttora si lamentano nel servizio ferroviario.

Facevano parte della detta Commissione, oltre all'ing. Biglia sunnominato, i signori:

Ing. G. Bussi, R. Commissario per le S. F. A. I.;
Ing. F. Fossati, R. Commissario per le S. F. M.;
Ing. G. Sorba, R. Commissario per le S. F. R.
Sig. G. Franceschini, maggiore di Stato-maggiore;
Ing. T. Kossuth, ff. di ingegnere in capo della Trazione e del Materiale per le S. F. A. I.;
Ing. C. Frescot, ingegnere-Capo del Servizio del Materiale delle S. F. A. I.;

(*) Vedi *Monitore*, N. 50 e 52 del 1882.

Ing. A. Barbavara, Capo del Movimento delle S. F. A. I.;
Ing. G. Charles, Capo della Trazione delle S. F. R.;
Ing. E. Riva, ispettore principale del Materiale delle S. F. M.;
Ing. A. Vanzetti, ingegnere del Materiale della Società delle Ferrovie Venete;
Ing. Maroni, Capo del Servizio dei Telegrafi per le S. F. A. I.;
Dott. Beccherucci, id. id. per le S. F. R.;
Ing. Ubicini, id. id per le S. F. M.;
Sig. Bachelet, Capo-Traffico della 1ª Divisione per le S. F. A. I.;
Ing. Rosselli, ispettore-Capo del Movimento per le S. F. M.;
Sig. Sarfatti, Capo del Movimento e del Traffico per le S. F. R.

Nella 1ª seduta (14 dicembre) si trattò dei provvedimenti da prendere per avere quanto prima un certo numero di vetture capaci di essere prontamente adattate al trasporto dei feriti in tempo di guerra.

Si decise d'introdurre immediatamente sulle 24 vetture intercomunicanti destinate al servizio economico, già in ordinazione per le S. F. A. I., alcune modificazioni ritenute sufficienti a renderle in qualche misura utili al trasporto dei feriti. In occasione poi di nuove ordinazioni da farsi di vetture di IIIª classe destinate al servizio ordinario, si prenderanno tutte quelle misure relative alle dimensioni, alla disposizione degli accessi, ecc., che sono ritenute necessarie per renderle, sotto tutti i rispetti, atte ad esser adoperate in tempo di guerra per il trasporto dei feriti.

Nella seduta pomeridiana dello stesso giorno, furono prese in esame le proposte formulate nelle Conferenze internazionali di Berna dell'ottobre 1882, allo scopo di fa-

cilitare, per quanto è possibile, il servizio cumulativo internazionale.

La Commissione ebbe a convincersi che, quantunque parecchie fra le *dimensioni-limiti* accettate alla Conferenza di Berna eccedano quelle prescritte dalle Istruzioni ministeriali 14 aprile 1878, pure, affine di raggiungere, per quanto è possibile, questa desiderata agevolazione del servizio internazionale, esse potevano quasi tutte essere accettate. Soltanto rispetto al diametro minimo dei respintori, la Commissione credette di non potere transigere e di dover consigliare il Ministero a mantenere la quota di 127 m|m, vigente per il servizio interno.

Nella seduta del giorno 15, venne aperta la discussione intorno all' importante argomento dei freni continui, argomento di palpitante attualità, intorno a cui i lettori di questo giornale sono sempre stati tenuti ben informati.

Vennero discussi a lungo ed a fondo tutti i pregi e gl' inconvenienti dei sistemi di freni continui a vuoto e ad aria compressa, più noti e più diffusi oggi in Europa; e, come era ben prevedibile, furono espresse opinioni molto diverse, tanto intorno al valore intrinseco dei diversi sistemi, quanto intorno al loro valore relativo in confronto alle condizioni speciali tecniche e finanziarie delle nostre ferrovie.

La maggioranza però concluse esprimendo il parere che soltanto un freno continuo automatico, come il Westinghouse, valga a garantire la sicurezza del servizio dei grandi treni diretti, treni che camminano a considerevole velocità e percorrono linee nella maggior parte delle quali si trovano lunghi tratti a forte pendenza.

La Commissione espresse inoltre l' avviso che a questi treni convenga destinare un materiale speciale, disegnato in modo da soddisfare alle molteplici condizioni di robustezza e di comodità, che le esigenze del servizio e del pubblico ad alta voce reclamano.

Invece, per i treni così detti economici, cioè destinati al servizio locale o di *banlieue*, treni composti con un materiale speciale ed intercomunicante, la Commissione all'unanimità raccomanda l'uso del freno continuo non automatico, come quello che, senza grave spesa e con apparecchi relativamente semplici, permette di abbreviare di molto il tempo occorrente per le numerose fermate richieste, in generale, dalla natura stessa del servizio che codesti treni sono chiamati a fare.

In una delle sedute successive, la Commissione trattò la questione dell'illuminazione delle vetture. Avendo tutti i membri della Commissione constatato che l'illuminazione ad olio, così com'è applicata attualmente in Italia, è del tutto insufficiente e dà luogo a continue e giustificate lagnanze da parte del pubblico viaggiante, furono prese in esame diverse proposte, dirette a migliorare questo importante dettaglio del servizio ferroviario.

Venne riconosciuto all'unanimità che, anche senza abbandonare (almeno per ora) il sistema dell' illuminazione ad olio, si potranno realizzare sensibilissimi miglioramenti, modificando opportunamente non solo il tipo delle lampade, ma anche e più specialmente il servizio di lampisteria, affidandolo ad un personale tecnico apposito, fornito delle cognizioni, degli attrezzi, e dei locali necessarii per potere attendere colla necessaria cura alla preparazione, alla manutenzione ordinaria, ed al trasporto delle lampade.

In quanto ai sistemi di illuminazione dei treni mediante il gas, si manifestarono nel seno della Commissione diversi pareri intorno ai meriti relativi dei sistemi a serbatoi isolati speciali per ciascuna vettura (come quello Pintsch), e quelli a serbatoio unico collocato nel bagagliaio (come quello adottato nei treni del Cenisio e nel Belgio, modificazione Cambrelin).

La Commissione perciò, visto che le S. F. R. stanno introducendo il sistema Pintsch, e l'A. I. possiede questo stesso sistema sui treni del Gottardo ed il sistema a serbatoio unico sul treno del Cenisio, mentre dichiarò di apprezzare i vantaggi che presenterebbero, in generale, i sistemi a serbatoj indipendenti, espresse il desiderio che si facessero su alcune linee dell'A. I. delle esperienze col sistema Cambrelin, affine di avere elementi precisi per decidere sul merito tecnico ed economico dei varii sistemi.

Per quel che riguarda infine i sistemi d' illuminazione dei treni per mezzo dell' elettricità, la Commissione concluse riconoscendo l'impossibilità pratica di pronunziare per ora un giudizio preciso sul loro valore e sul loro probabile avvenire.

Fece voti, per altro, affinchè non si trascuri di prestare a questo argomento tutta l'attenzione che esso merita, e raccomandò che si studiino di preferenza quei sistemi, per mezzo dei quali ciascuna vettura è munita di un proprio, speciale ed indipendente apparecchio di illuminazione.

Per tacere di altri argomenti di minore importanza, ricorderemo solamente che la Commissione si occupò anche della questione del riscaldamento delle vetture. Ed anche qui si manifestarono, nel seno della Commissione, diversi pareri intorno al valore relativo dei varii sistemi di scaldapiedi ad acqua calda, od acetato di soda (sistema Ancelin), riscaldamento a vapore, stufe a circolazione di aria o d'acqua, esterne od interne, ecc.

Tuttavia, alla quasi unanimità, la Commissione espresse l'avviso che, per le vetture di tipo inglese (a compartimenti separati), senza interrompere gli esperimenti col sistema Ancelin, sia preferibile mantenere gli scaldapiedi ad acqua calda, provvedendo però le Stazioni di qualche importanza del necessario impianto per riscaldarli mediante iniezione di vapore: sistema che permette di preparare in breve tempo un grande numero di scaldapiedi e d' introdurli nelle vetture ad una temperatura considerevolmente più elevata, così di quella che hanno generalmente gli scaldapiedi preparati col metodo ordinario, come di quella che si può praticamente ottenere col sistema Ancelin.

Venne altresì riconosciuta l' opportunità di sopprimere l' inviluppo di panno, che prima d' ora si usava applicare a tutti gli scaldini; e ciò perchè quel panno, rimanendo spesso umido, deperiva rapidamente, era poco igienico, e tramandava facilmente cattivo odore.

Fu discussa anche la possibilità di introdurre qualche sistema di intercomunicazione fra il pubblico viaggiante ed il personale di scorta del treno, e fra questo personale ed il macchinista.

Alcuni deplorevoli fatti recentemente avvenuti hanno richiamato l'attenzione del pubblico sulla convenienza di

questa comunicazione. La Commissione però ebbe a convincersi che i sistemi, fino ad oggi esperimentati a tal uopo su diverse linee italiane ed estere, non presentano tali garanzie di buon funzionamento, da renderne per ora consigliabile l'applicazione al nostro materiale.

Espresse, per altro, il desiderio che l'Amministrazione delle S. F. M. continui gli esperimenti già incominciati colle sonerie magneto-elettriche; e che l'Amministrazione delle S. F. A. I., in occasione dell'applicazione del freno continuo Westinghouse ad alcuni fra i suoi treni, faccia pure qualche esperimento col sistema di segnalamento proposto dal Westinghouse stesso.

Sulla questione degli accoppiamenti fra i veicoli, e se le attuali catene di sicurezza debbano o no far luogo al tenditore centrale di sicurezza, la Commissione ebbe a constatare che il discredito in cui sono cadute da qualche tempo le catene di sicurezza presso molti ingegneri ferroviarii, specialmente in Germania, non è stato ancora sufficientemente giustificato da precise osservazioni di fatto.

Raccomandò adunque:

1) Che si istituiscano su tutte le reti delle precise osservazioni, all'intento di constatare esattamente quali e quanti servigi le dette catene siano effettivamente in grado di rendere;

2) Che non si trascuri dal personale tecnico ferroviario di studiare un sistema di doppio tenditore, il quale risolva completamente, se è possibile, le varie difficoltà che si oppongono all'adozione dei sistemi attualmente in uso. —

E qui crediamo di poter finire il nostro riassunto dei lavori della Commissione, perchè gli altri argomenti da essa trattati, benchè di grandissima importanza pratica per il servizio ferroviario, riguardano questioni di dettaglio troppo speciali per poter riuscire d'interesse alla generalità dei lettori.

SERVIZIO DOGANALE ITALO-SVIZZERO
sulla ferrovia del Gottardo

Ecco il testo del progetto di legge presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 23 gennaio p. p., dal Ministro degli affari esteri, di concerto col Ministro delle finanze e per *interim* del tesoro, per l'approvazione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per regolare il servizio doganale nelle Stazioni internazionali ed intermedie. Il progetto di legge è preceduto dalla seguente Relazione:

Signori!

Ho l'onore di presentare al vostro esame la Convenzione tra l'Italia e la Svizzera per regolare il servizio dei rispettivi Ufficii doganali o daziarii riuniti nelle Stazioni internazionali di Chiasso e di Luino, ed in quelle intermedie di Maccagno e di Pino, sulla strada ferrata del Gottardo, in esecuzione dell'obbligo assunto coll'articolo 10 della Convenzione del 23 dicembre 1873, approvata con Regio Decreto del 28 febbraio 1874, n° 1821 (serie 2ª), per la congiunzione delle due reti ferroviarie italiana e svizzera e per lo stabilimento delle Stazioni internazionali di Chiasso e di Luino,

Resterebbero, infatti, in gran parte infruttuosi i beneficii delle Stazioni internazionali pel servizio ferroviario, se poi si dovessero compiere al confine separatamente per ciascuno dei due Stati, e quindi raddoppiare tutte le formalità doganali, producendo così maggior disagio pei viaggiatori ed inevitabili ritardi nel percorso dei treni.

Ma solo scopo della Convenzione non è di provvedere per il migliore e più sollecito andamento del servizio nell'interesse del commercio e delle Amministrazioni interessate, e di evitare quelle difficoltà cui potrebbe dar luogo la esistenza di due Ufficii, col rispettivo personale, appartenenti a due Stati diversi nello stesso luogo. La Convenzione ha altresì per iscopo di far meglio vigilare il movimento delle merci, dovendo gli agenti dei due paesi congiungere i loro sforzi per impedire il contrabbando, a danno sì dell'uno che dell'altro Stato.

Il Governo del Re ha fiducia di avere conseguito questi risultati colla stipulazione del presente accordo, frutto di diligenti studii e dell'esperienza fatta nell'applicazione delle disposizioni contenute in altre Convenzioni di simil natura.

L'articolo 1 guarentisce la libera circolazione dei treni lungo la linea, nei punti in cui essa attraversa il confine; e con ciò rimane assicurata la possibilità di disporre il movimento dei treni secondo gl'interessi commerciali, senza timore di incagli dipendenti dal passaggio della frontiera.

L'articolo 2 sottopone le Stazioni internazionali ed i tratti di strada ferrata tra queste ed il confine alla sorveglianza delle Autorità doganali dello Stato sul cui territorio sono situate. È giusto infatti che, in tutto ciò che non si collega col transito dei treni da uno Stato all'altro, ciascuna Amministrazione doganale eserciti la sorveglianza dovuta, affinchè non siano violati i propri regolamenti e non sia possibile il contrabbando. A facilitare il conseguimento di tali risultati, tendono le disposizioni degli articoli 3 e 4, in forza delle quali gli Ufficii doganali o daziarii dei due Stati, riuniti nelle Stazioni principali ed intermedie, devono comunicarsi vicendevolmente le notizie sopra i fatti che avessero pregiudicato o potessero pregiudicare gl'interessi reciproci; ed è fatta facoltà agl'impiegati superiori delle due Dogane, ed a quelli che fossero espressamente delegati dalle rispettive Autorità, di verificare i registri dell'altro Ufficio. È poi importantissima la disposizione dell'articolo 17, la quale obbliga a riportare l'attestazione comprovante che le merci di transito o di riesportazione, e quelle ammesse al *Drawback* furono realmente presentate all'Ufficio dell'altro Stato, il quale serve così di riscontro sicuro a tutela della Finanza contro le frodi.

Gli articoli 5 e seguenti determinano quali siano le facoltà, i doveri delle Autorità doganali, la competenza e la procedura per le contravvenzioni: e le disposizioni in essi contenute tendono sempre allo scopo di assicurare forza alla legge, semplificando, per quanto è possibile, l'adempimento di tutte le formalità necessarie.

Ad evitare che le Amministrazioni ferroviarie possano eventualmente invocare a proprio discarico verso i terzi la sorveglianza esercitata sulle Stazioni e magazzini dalle Autorità doganali, si è creduto di stabilire espressamente nell'articolo 12, che tale sorveglianza ha per unico scopo

il compimento delle formalità relative alle operazioni daziarie; e che perciò, se le Amministrazioni ferroviarie possono esimersi dalle conseguenze dei ritardi che fossero cagionati dal fatto di dette operazioni, la propria responsabilità per le perdite od avarie non resta punto menomata.

Gli articoli 23, 24 e 25 risguardano gli obblighi delle Amministrazioni ferroviarie di comunicare in tempo utile agli Ufficii doganali i cambiamenti di orario, e di invigilare a che le merci non escano dalle Stazioni senza essere state sottoposte alle formalità doganali.

L'esclusione degl'impiegati di uno Stato, che si trovano nel territorio dell'altro, da ogni servizio militare, loro concessa dall'articolo 28, è conseguenza delle disposizioni dell'articolo 27, che determina in quali condizioni si trovino gl'impiegati degli Ufficii doganali, ferroviarii, postali, telegrafici e di Polizia dirimpetto al loro paese d'origine, ed al paese nel cui territorio sono chiamati ad esercitare le loro funzioni pel servizio del proprio Governo. E la franchigia doganale, che coll'articolo 29 viene concordata pei mobili ed oggetti di servizio, come pure per gli effetti e mobili degli impiegati e loro famiglie, nell'occasione del primo stabilimento, riesce opportuna per non recare difficoltà all'Amministrazione nel fornire i propri Ufficii oltre il confine di quanto può occorrere pel migliore andamento del servizio, e per agevolare anche il mantenimento del personale degli Ufficii stessi, sempre che se ne riconosca l'opportunità.

Queste sono, o signori, le principali disposizioni della presente Convenzione, sulla quale io spero che vorrete pronunziare un voto favorevole.

Disegno di legge.

Articolo unico — Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla Convenzione conchiusa fra l'Italia e la Svizzera, e firmata a Berna il 15 dicembre 1882, per regolare il servizio dei rispettivi Ufficii doganali o daziarii riuniti nelle Stazioni internazionali di Chiasso e di Luino ed in quelle intermedie di Maccagno e di Pino, sulla strada ferrata del Gottardo, le cui ratifiche furono scambiate in Berna il

Convenzione.

Sua Maestà il Re d'Italia ed il Consiglio federale della Confederazione svizzera, nell'intento di regolare con una speciale Convenzione, a tenore dell'art. 10 della Convenzione 23 dicembre 1873, il servizio degli Uffizii doganali o daziarii dei rispettivi Stati, riuniti nelle Stazioni internazionali di Chiasso e di Luino ed in quelle intermedie di Maccagno e di Pino, sulla strada ferrata del Gottardo,

Hanno nominato per loro plenipotenziarii a questo fine:

Sua Maestà il Re d'Italia,

Il sig. conte Alessandro Fè d'Ostiani, suo inviato straordinario e Ministro plenipotenziario presso la Confederazione svizzera;

Il Consiglio federale della Confederazione svizzera,

Il sig. colonnello Bernardo Hammer, consigliere federale, capo del dipartimento federale delle finanze e dei dazii;

i quali, comunicatisi i rispettivi pieni poteri, e trovatili in buona e debita forma, sono addivenuti alla stipulazione degli articoli seguenti:

Art. 1. La strada ferrata internazionale del Gottardo tra l'Italia e la Svizzera, nei punti in cui attraversa il confine, sarà considerata come strada doganale.

Tutti i convogli di viaggiatori e di merci potranno, sotto l'osservanza delle discipline prescritte nei due Stati, liberamente circolare sulla detta strada, tanto di notte quanto di giorno, e tanto nei giorni festivi quanto nel feriali, salvo i divieti in vigore in ciascuno dei due Stati, rispetto all'importazione, all'esportazione od al transito di determinate categorie di merci.

Art. 2. Le Stazioni internazionali di Chiasso e Luino e quelle intermedie di Maccagno e Pino, come pure i tronchi di strada ferrata fra le stesse ed il confine, sono soggetti alla sorveglianza delle Autorità doganali dello Stato sul cui territorio sono situati

Art. 3. Gli Uffizii doganali o daziarii dei due Stati, riuniti nelle predette Stazioni internazionali principali ed intermedie, ed in quelle intermedie fra esse Stazioni ed il confine, si comunicheranno vicendevolmente, nel modo più breve, i rilievi sopra i fatti che avessero pregiudicato o potessero pregiudicare gli interessi reciproci, o che portassero violazione ai divieti d'importazione, di esportazione o di transito, congiungendo i loro sforzi allo scopo d'impedire il contrabbando.

Art. 4. Gli impiegati superiori di ciascuno degli Ufficii riuniti, e quelli che saranno a ciò delegati appositamente dalle rispettive Autorità, potranno prendere cognizione dei registri, bollettarii ed analoghi documenti dell'altro Ufficio, concernenti il movimento delle merci, e levarne copie ed estratti.

Art. 5. Per effetto dell'applicazione dei regolamenti doganali e della competenza e procedura per le contravvenzioni, le Stazioni ove si trovano gli Ufficii doganali riuniti, come pure il tronco di strada ferrata fra esse Stazioni ed il confine, si considerano come esistenti nello Stato dal quale dipendono gli Ufficii doganali o daziarii.

Art. 6. Gli Ufficii doganali riuniti saranno fregiati esternamente degli stemmi dei rispettivi Stati e delle corrispondenti iscrizioni.

Il personale dei medesimi potrà portare la divisa e l'armamento prescritti dai rispettivi regolamenti, eccettuato il moschetto, del quale non potranno andare armati, se non per la scorta dei convogli, ovvero, in tempo di notte, per la sorveglianza delle merci e delle Casse.

Art. 7. Il personale stesso, oltre a sorvegliare i magazzini e luoghi di deposito per le merci destinate ad entrare nel proprio Stato, avrà il diritto di accesso in tutti gli altri magazzini e luoghi di deposito di merci nel circuito della Stazione durante il servizio giornaliero, e potrà assistere alle operazioni di scarico, carico e pesatura, che si eseguiscono dagli agenti della Strada ferrata.

Art. 8. Gli Ufficii doganali riuniti sono autorizzati a disimpegnare il rispettivo servizio ed a procedere alle operazioni doganali per le merci, gli invii postali e gli effetti dei viaggiatori, a norma delle leggi e dei regolamenti del proprio Stato, accordando, specialmente pel transito, tutte le facilitazioni conciliabili con l'osservanza delle dette leggi e dei detti regolamenti.

Art. 9. Gli Ufficii doganali riuniti hanno il diritto di procedere in via penale, nei casi e modi stabiliti nel rispettivo Stato, contro ogni violazione delle prescrizioni doganali, che venga commessa nelle Stazioni o sul tronco di strada ferrata fra queste ed il confine.

Le competenti Autorità dello Stato cui l'Ufficio appartiene hanno il diritto di procedere ad inchieste per l'accertamento di tali contravvenzioni, di confermare i sequestri

operati dal detto Ufficio e di giudicare le contravvenzioni stesse giusta le rispettive leggi penali.

Art. 10. Sopra istanza delle predette Autorità, le Autorità dello Stato in cui è situata la Stazione internazionale dovranno, nei casi di contravvenzione alle prescrizioni doganali dell'altro Stato:

1° Procedere all'audizione dei testimonii e periti;

2° Praticare visite d'Ufficio e perquisizioni, e certificarne il risultato;

3° Intimare agli incolpati le citazioni e le sentenze delle Autorità dell'altro Stato.

Art. 11. Nello scopo di agevolare agli impiegati ed agli agenti dell'Ufficio doganale dello Stato vicino l'adempimento del loro mandato, l'Ufficio doganale dello Stato in cui è situata la Stazione dovrà, ogniqualvolta ne sia richiesto, ordinare immediatamente alle sue guardie di prestare aiuto ai detti impiegati ed agenti, senza che possano addebitarsi spese di sorta all'Amministrazione dell'altro Stato.

Art. 12. Le competenze e facoltà degli Ufficii doganali riuniti saranno, rispettivamente, quelle di cui godono in Italia gli Ufficii doganali di prima classe del secondo ordine, ed in Isvizzera gli Ufficii doganali principali, salvo a ciascuna Amministrazione il diritto di conferir loro più estese facoltà, qualora lo creda conveniente.

Gli Uffizii doganali o daziarii intermedii di Maccagno e Pino, riuniti nelle Stazioni esistenti fra le Stazioni internazionali ed il confine, avranno le attribuzioni che in Italia spettano agli Ufficii doganali di ultimo ordine ed ultima classe, ed in Isvizzera agli Ufficii daziarii secondarii.

Il trasporto delle merci fra le Stazioni intermedie e quelle principali internazionali sarà legittimato con bolletta di circolazione o di accompagnamento, per assicurare loro l'esenzione del dazio.

Art. 13. La visita dei bagagli, compresovi il piccolo bagaglio a mano dei viaggiatori, e le relative operazioni doganali, saranno eseguite simultaneamente dai due Ufficii nella sala comune a ciò destinata, e subito dopo l'arrivo dei convogli, affinchè sia possibile il pronto proseguimento dei suddetti oggetti e viaggiatori colla medesima corsa.

Art. 14. Le merci dovranno passare dall'una all'altra Amministrazione doganale direttamente e senza intermediarii, salvo l'opera necessaria degli agenti della Strada ferrata.

Art. 15. La visita e verificazione delle merci sarà fatta prima dagli impiegati dello Stato da cui esse escono, e poscia da quelli dello Stato in cui devono entrare. Semprechè sia possibile, le dette visite e verificazioni saranno fatte simultaneamente dagli impiegati dei due Stati.

Art. 16. Agli impiegati di ciascuno degli Ufficii riuniti è data facoltà di assistere, vicendevolmente, alle operazioni eseguite dagli agenti dell'altro Stato.

Art. 17. Gli Ufficii riuniti potranno rilasciarsi reciprocamente dei certificati di entrata e di uscita delle merci.

Nessuno dei due Ufficii potrà accordare lo svincolo delle garanzie che siano state fornite per l'uscita dal proprio Stato delle merci in transito, o per la riesportazione dei depositi doganali (*entrepôts*), nè le restituzioni di dazio od altre agevolezze concesse dalle rispettive leggi alla esportazione, prima che siagli provato dall'Ufficio dell'altro Stato che la merce è stata presentata a quest'ultimo Ufficio.

I detti certificati saranno rilasciati in forma sommaria, cioè per mezzo di semplici annotazioni sui documenti di scorta dell'altro Ufficio.

Art. 18. I piombi, i suggelli ed i lucchetti a chiave doganali, apposti ai vagoni od ai singoli colli, non saranno levati dagli impiegati dell'Ufficio doganale d'uscita, se non in presenza degli impiegati dell'altro Stato, i quali vi apporranno immediatamente i loro, se ne sarà il caso.

Art. 19. In conformità dell'art. 11 della Convenzione di Berna del 23 dicembre 1873, le due Amministrazioni doganali potranno fare accompagnare dal loro personale i convogli dalla Stazione internazionale alla prima Stazione al di là del confine e viceversa.

Art. 20. Tutti i convogli che arrivano nelle Stazioni internazionali di Chiasso e di Luino, con merci destinate per l'altro Stato, devono essere accompagnati da liste di carico indicanti tutte le merci ed oggetti portati dai convogli medesimi, ad eccezione dei bagagli dei viaggiatori.

Le dette liste dovranno consegnarsi, subito dopo l'arrivo del convoglio, all'Uffizio doganale o daziario rispettivamente, con tutti i documenti di scorta prescritti, e saranno stese nel modo e nel numero stabilito dalle rispettive Amministrazioni, che sarà, possibilmente, uniforme per ambedue gli Ufficii.

Art. 21. Dall'arrivo nella rispettiva Stazione sino alla partenza, le merci sono soggette, per il riscontro, scarico, carico e sorveglianza, alle disposizioni dell'Ufficio doganale dello Stato nel cui territorio le merci devono entrare, tenuto conto delle legittime esigenze dell'Ufficio dell'altro Stato.

Art. 22. La sorveglianza di ciascuno degli Ufficii riuniti sui magazzini, luoghi di deposito, ecc., per le merci destinate ad entrare nel rispettivo Stato, ha per oggetto la tutela dell'interesse finanziario, e non menoma la responsabilità dell'Amministrazione della Strada ferrata rispetto alla custodia di esse merci verso i proprietarii e destinatarii.

Art. 23. L'Amministrazione della Strada ferrata ha l'obbligo di prendere tutte le precauzioni necessarie, affinchè le merci, i viaggiatori ed i loro effetti, sottoposti alle discipline doganali, non entrino nelle Stazioni e non escano, se non che pei passaggi che verranno all'uopo stabiliti nell'interesse del servizio dei rispettivi Ufficii doganali.

Art. 24. L'Amministrazione della strada ferrata dovrà prevenire, in tempo utile, gli Ufficii doganali riuniti delle ordinarie e straordinarie variazioni negli orarii dei treni di viaggiatori e di merci, nonchè dell'eventuale straordinaria spedizione di convogli.

Art. 25. Le Amministrazioni della Ferrovia del Gottardo e dell'Alta Italia, e per esse i loro Ufficii nelle Stazioni internazionali, devono impedire, sotto la loro responsabilità, che qualsiasi mercanzia abbandoni la Stazione senza che le relative formalità doganali, italiane o svizzere, sieno state adempiute.

Le due Compagnie sono responsabili dell'inosservanza di questa prescrizione, in base alle disposizioni penali della legislazione doganale o daziaria dei due Stati contraenti.

Le due Compagnie dovranno parimenti invigilare, sotto la loro responsabilità, a che i colli, che saranno stati deposti nei locali destinati a ricevere le mercanzie arrivate in transito dall'uno degli Stati a destinazione dell'altro, non possano essere ritirati dai detti locali per ricevere un'altra destinazione, senza il consenso espresso degli Ufficii doganali o daziarii dei due Stati.

Art. 26. Le Autorità dello Stato, nel territorio del quale

si trova la Stazione internazionale, presteranno agli impiegati doganali o daziarii dell'altro Stato, nelle operazioni del loro servizio, la stessa protezione ed assistenza che accordano agli impiegati del proprio Stato.

Gli impiegati degli Ufficii doganali o daziarii, ferroviarii, postali, telegrafici e di Polizia dello Stato vicino, situati sul territorio ove si trova la Stazione internazionale, come pure le loro famiglie dimoranti con essi, godranno, da parte dello Stato sul cui territorio dimorano, della medesima protezione da esso accordata ai propri cittadini.

Art. 27. I detti impiegati dipenderanno, in materia di servizio e di disciplina, esclusivamente dalle Autorità dello Stato a cui appartengono.

Essi dovranno, però, osservare le leggi penali ed i regolamenti di Polizia dello Stato sul cui territorio dimorano, e saranno, per tale riguardo, sottomessi alla giurisdizione di questo Stato.

Nel caso di arresto di un impiegato od agente per contravvenzione a dette leggi, se ne darà immediato avviso all'Autorità da cui dipende.

Art. 28. Gli impiegati predetti ed i membri delle loro famiglie saranno esenti da ogni specie di servizio militare e da qualsiasi altra prestazione personale per conto dello Stato sul cui territorio dimorano.

Art. 29. Gli impiegati e le loro famiglie, nell'occasione del primo stabilimento, godranno, per parte dello Stato in cui è situata la Stazione internazionale, della franchigia da qualsiasi diritto di dogana o daziario per i mobili ed effetti d'uso ed usati, e per le uniformi ed armi, destinati ad esclusivo loro uso.

Saranno pure esenti da ogni diritto d'entrata o d'uscita i mobili, attrezzi, utensili, registri, formulari, ecc., occorrenti agli Ufficii suddetti.

Art. 30. La presente Convenzione entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione, e durerà fino al 31 dicembre 1884; ma continuerà ad essere in vigore di anno in anno, salvo disdetta o domanda di revisione dell'una o dell'altra delle Parti contraenti, da notificarsi almeno sei mesi prima della fine dell'anno.

In forza della medesima, restano abrogate le norme provvisorie di servizio adottate con protocollo dell'8 settembre 1876 riguardo alla Dogana internazionale di Chiasso.

Art. 31. I Governi contraenti si riservano la ratificazione della presente Convenzione.

In fede di che, i plenipotenziarii rispettivi hanno qui apposto le loro firme ed i loro sigilli.

Fatto a Berna, il 15 dicembre 1882.

(L. S.) *Firmato*: FÈ. (L. S.) *Firmato*: HAMMER.

Gli Ufficii della Camera hanno nominato la Commissione per l'esame di questo progetto di legge, e la Commissione si è costituita, nominando prezidente l'on. Mordini, Lucca segretario, e Morpurgo relatore, il quale ha già presentato nella seduta di ieri la sua relazione pienamente favorevole.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

I giornali, specialmente di Roma, hanno dato qualche cenno della Conferenza colà tenutasi in questi giorni per l'istituzione del servizio cumulativo italo-austro-russo. Completiamo ora quei cenni colle seguenti informazioni.

La Lega ferroviaria austro-ungaro-russa, avendo scelto Roma a sede della sua IX Conferenza generale, invitò le Ferrovie italiane a riattivare, in tale circostanza, le pratiche iniziatesi fin dal 1877, ma rimaste interrotte a motivo delle fasi subite nel frattempo dalle Ferrovie italiane e dall'importante lavoro da esse avuto per l'attivazione di altre tariffe internazionali. — Il 4 corrente i sigg. ing. comm. Ratti, Vice-Direttore delle Strade ferrate dell'Alta Italia, comm. Mari, Vice-Direttore delle Ferrovie Romane, e comm. Lanino, Direttore dei Trasporti per le Ferrovie Meridionali intervennero alla Conferenza in questione.

A nome delle Ferrovie italiane, il comm. ing. Ratti ringraziò i conferenti della scelta fatta di Roma; soggiunse come le Ferrovie italiane non desiderassero di meglio che seguire lo spirito dei nostri tempi, contribuendo coll'efficacia dei servizii cumulativi a creare nuovi sbocchi ai traffici fra le regioni le più lontane, ed a porre in diretta comunicazione produttori e consumatori; concluse ponendosi con gli altri delegati italiani a disposizione di quelli austro-russi per istabilire il da farsi.

Il sig. Packeny, direttore commerciale della Südbahn e presidente dell'Unione ferroviaria Austro-Ungaro-Russa, ringraziò, a sua volta, i delegati italiani; e passatosi quindi ai lavori della Conferenza, si concluse affidando ad una Commissione di delegati italiani, della Südbahn e della grande Società ferroviaria russa l'incarico di provvedere ad ogni altro studio particolare e presentare, non più tardi del settembre prossimo, il progetto quanto meno di una tariffa speciale per le messaggerie e di tariffe speciali P. V. per gli altri scambii di maggiore importanza.

Vogliamo sperare che siffatto còmpito sarà agevolato alla prefata Commissione dal prossimo riordinamento del servizio italo-austro-ungarico, al quale non puossi a meno di collegare quello italo-russo, se si vogliono ottenere i buoni risultati che se ne aspettano.

Oggi ha luogo la visita di ricognizione del tronco da Novara a Romagnano, della linea Novara-Varallo. La detta visita viene effettuata dal Commissario tecnico governativo delle F. A. I., dal Direttore dell'esercizio delle medesime, e dal Direttore governativo dei lavori con l'intervento dell'Impresa costruttrice.

Siamo in grado di assicurare che nella scorsa settimana furono dalla Direzione dell'esercizio presentate al Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia le consuete proposte di fin d'anno per promozioni ed aumenti di stipendio pel personale di quell'Amministrazione.

Crediamo pure di sapere che di esse già il Consiglio ebbe a trattare, nella sua seduta del 10 corr., accogliendole in massima, e manifestando l'intendimento che le medesime abbiano ad avere la decorrenza dal 1° gennaio 1883, come l'equità richiede.

Nello scorso mese di gennaio ebbe luogo una visita particolareggiata di ricognizione dei varii tronchi della linea da Novara a Pino per effettuarne la con-

segna da parte della Direzione tecnica governativa dei lavori al servizio della Manutenzione e dei lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Nella detta visita, la Direzione dei lavori era rappresentata dai signori comm. Giambastiani, cav. Norsa e cav. Biadego; e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia dai signori ingegneri cav. Bermani, Sala, Pozzi e Negri.

Ci consta che la linea fu accettata in consegna dai rappresentanti dell'Alta Italia con pochissime riserve; il che dimostra che la linea stessa, quantunque aperta all'esercizio solo da qualche mese, e ad onta della pioggia prolungata e della neve che ne hanno messa a prova la stabilità, venne eseguita con le migliori regole dell'arte.

Ne vanno quindi rese le maggiori lodi all'egregio Direttore dei lavori comm. Giambastiani ed ai degni suoi collaboratori, che seppero in tempo assai breve superare tutte le gravi difficoltà che ha presentato la costruzione della linea, la quale per stabilità può trionfalmente lottare con pressochè tutte le altre nostre ferrovie di montagna, benchè da molto tempo aperte all'esercizio.

><

Dall'Ufficio tecnico governativo, incaricato degli studii per la ferrovia di 3ª categoria da Ceva ad Ormea, venne in questi giorni rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto per l'allargamento della ferrovia Savona-Bra, dalla Stazione di Ceva fino al casello N. 39, per addivenire all'impianto di un secondo binario per la nuova linea Ceva-Ormea.

La spesa preventivata per le opere e provviste contemplate dal progetto rileva in complesso a lire 275,000.

><

Fra pochi giorni saranno attivate varie modificazioni di orario sulle linee delle Ferrovie Romane. Sulla linea da Roma a Napoli verranno istituiti due treni celerissimi, uno di andata e l'altro di ritorno, i quali compiranno il viaggio nello spazio di sei ore: su quella Maremmana saranno prolungati fra Grosseto ed Orbetello i treni 151 e 154, ed i treni 250 e 253 fra Cecina e Follonica. Altre modificazioni minori verranno apportate sulle linee Cancello-Avellino, Codola-Nocera, Roma-Frascati e Firenze-Empoli-Livorno.

Anche sulle linee della Calabria e della Sicilia saranno modificati gli attuali orarii.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, aderendo alla istanza della Camera di commercio di Savona, ha date le opportune disposizioni perchè nei Capitolati d'oneri per la provvista di combustibili per conto dell'Amministrazione stessa, sia escluso per le consegne il periodo dal 15 settembre al 15 ottobre nei porti di Genova, Venezia, Savona e Livorno; e ciò per avere disponibili pei bisogni del commercio (che sono più vivi durante il periodo preaccennato) anche quei veicoli che diversamente dovrebbero adibirsi al carico dei carboni acquistati dall'Amministrazione predetta.

><

L'Impresa costruttrice della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-S. Felice-Finale ha sottoposto all'approvazione governativa i tipi del materiale rotabile che intende adottare per l'esercizio. Le locomotive proposte sono del tipo Krauss, conformi a quelle adottate dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia pel servizio locale.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha, per la parte che lo riguarda, approvato la proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali per essere autorizzata ad introdurre nel proprio Regolamento-tariffe le modificazioni relative alla tassazione dei trasporti con vagoni da 14 e da 15 tonnellate.

Giusta tali modificazioni, il prezzo di trasporto per chilometro e vagone sarebbe uguale a quello stabilito pei vagoni da 12 tonnellate, aumentato di 2|12 se trattasi di vagoni da 14 tonn. ed aumentato di 3|12 se trattasi di vagoni da 15 tonn.

><

La Società anonima dei *tramways* interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la licenza di esercitare a vapore il nuovo tronco da Treviglio a Caravaggio.

><

In sua recente adunanza, il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane ha autorizzato la spesa di L. 108,700 per procedere alla costruzione immediata di 116 caselli in muratura lungo la linea Maremmana.

Sappiamo che la costruzione di tali caselli è resa necessaria per poter attuare il servizio notturno sulla linea predetta.

><

Per provvedere alla insufficienza dei locali per l'alloggio del personale addetto alla Stazione di Potenza, l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta di costruire presso la Stazione medesima una casa ad uso di abitazione pel detto personale. La spesa all'uopo preventivata rileverebbe a L. 80,000.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, una proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, tendente a ridurre l'attuale tariffa pel trasporto delle sanse, per incoraggiare così lo sviluppo di questo ramo del traffico.

><

Lo stesso Ministero ha pure approvato, per sua parte, una nuova tariffa proposta dall'Amministrazione delle Strade ferrate Romane per il trasporto della pozzolana all'estero, in quantità di almeno 500 o 1000 vagoni all'anno, o paganti rispettivamente per tale quantità.

><

Ci scrivono da Reggio di Calabria che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Reggio a Castrocucco ha date le necessarie disposizioni perchè siano con sollecitudine allestiti i progetti di appalto pei varii tronchi della linea medesima, a partire da Castrocucco.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 corrente.

Furono, tra gli altri progetti, approvati quelli riflettenti:

L'armamento ed impianto del materiale fisso nella Stazione definitiva di Palermo;

L'ampliamento e riordinamento della Stazione di Lucca;

La costruzione di un piano caricatore militare alla Stazione di Vigevano, nella ferrovia Mortara-Vigevano;

L'impianto di un rifornitore e relativa condotta di acqua alla Stazione di Canicattì-Bivio, nella ferrovia Catania-Licata;

La costruzione del tratto da Somprade al rio di Stabinrigo, della strada nazionale Carnica dai piani di Portis, pei Monti Mauria e Misurina, al confine-austro-ungarico, in provincia di Belluno;

La costruzione e sistemazione del tronco tra Bacucco e Santa Maria a Cupoli, della strada provinciale di 2ª serie dal Vomano, sotto Forcella, a Penne per Bisenti e Bacucco, in provincia di Teramo;

La ricostruzione e sistemazione delle armature a difesa del Naviglio della Martesana, sulla destra di Adda fra Vaprio e Fara, in provincia di Milano;

Le riparazioni frontali occorrenti alla destra di Po, a Torricella, in Comune di Sissa, provincia di Parma;

La sistemazione dell'argine sinistro di Secchia, dal froldo Bisa Inferiore alla località Fornasotto, nei Comuni di Moglia e di San Benedetto Po, provincia di Mantova;

La sistemazione dell'arginatura destra del torrente Chiavenna, dal ponte di Caorso all'arginatura di Po presso San Nazzaro, in provincia di Piacenza;

E la difesa frontale del froldo Gerrechiozzo sulla sinistra di Po, in Comune di Travaccò-Siccomario, provincia di Pavia.

Furono pure approvati i piani generali delle Stazioni di Piediluco e di Contigliano, e della fermata di Sellecchia nella ferrovia Terni-Rieti.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 12 corr., prendeva, tra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni.

1. Approvava i lavori che appresso:

a) costruzione di muri a secco per la chiusura della linea Montoro-Stimigliano;

b) sistemazione del piazzale della Stazione di Assisi;

c) costruzione di una chiavica alla Stazione di Roma;

d) sistemazione della cava del Collecchio sulla linea Roma-Pisa.

2. Approvava un aumento di spesa al preventivo dell'esercizio 1883 per la rifazione straordinaria di una parte della linea Maremmana.

3. Approvava la concessione di un binario industriale alla Stazione di Signa per la Ditta Costa, e di altro simile alla Stazione di Avellino per la Società Veneta di costruzioni.

4. Approvava infine l'acquisto di olio di oliva, carbone in pani e carbone coke.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — La *Perseveranza* ha per telegrafo da Roma, 9:

Si assicura che i Ministri si accordarono riguardo all'esercizio delle ferrovie. La Camera deciderebbe i principii di massima delle Convenzioni ferroviarie; ma il Ministro, nella relazione del progetto, accennerebbe i criterii che, a suo giudizio, sono preferibili, sia riguardo alla divisione delle reti, all'affitto, ovvero alla cessione del materiale; sia alle garanzie e condizioni a cui dovrebbero sottostare le diverse Società assuntrici, e finalmente alla rappresentanza legale delle Società.

— Il *Bollettino delle finanze* aggiunge di poter affermare il razionale abbandono, da parte del Governo, del proponimento di riscattare le Ferrovie Meridionali. Questa ragguardevole Società è evidentemente destinata ad essere uno dei grandi gruppi, a cui vuol essere affidato l'esercizio privato delle ferrovie.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Alle ore 10 ant. del 22 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ascoli-Piceno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e per case di guardia e loro accessorii sui due primi tronchi della ferrovia Ascoli-San Benedetto, oltre l'esecuzione di parziali movimenti di terra nei piazzali ed il collocamento di cippi di confine, per la presunta somma di L. 211,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi dodici dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,600, ed in L. 21,100 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — Nella seduta del 7 corr. del Consiglio provinciale di Genova si prese a discutere la proposta presentata dall'on. Podestà per il concorso della Provincia alla progettata ferrovia Genova Ovada-Acqui-Asti.

La proposta era così concepita:

« Ritenuta la deliberazione presa in seduta 4 marzo 1881 da questo Consiglio provinciale, in merito alla ferrovia progettata da Genova ad Ovada per le valli di Stura ed Orba;

« Ritenuto che è ormai verificato l'adempimento della condizione, che venga efficacemente provveduto all'eseguimento della Succursale alla ferrovia dei Giovi in direzione di Val di Scrivia, essendosi, per l'esecuzione di tale Succursale, aggiudicato definitivamente l'appalto conforme alla legge 5 luglio 1882;

« Ritenuto che, coll'articolo finale della medesima, si dispone, sotto certe condizioni, per la costruzione d'una ferrovia Genova-Asti per Ovada-Acqui e Nizza Monferrato, della quale fa parte la summentovata ferrovia Genova-Ovada per Valle-Stura;

« Ritenuto che questa ferrovia presenta un grande interesse pel commercio e per la prosperità di Genova e di buona parte della provincia, e che quindi è di tutta convenienza adottare quei provvedimenti che possono efficamente promuoverne la effettuazione;

« In senso della legge 5 luglio 1882 e degli articoli 4 e 7 della legge 29 luglio 1879, si propone:

« Che il Consiglio deliberi di offrire sul bilancio provinciale, e per la durata di anni 20, un'annua somma di L. 50,000, da cominciarsi a pagare quando effettivamente cominceranno i lavori di costruzione della ferrovia in discorso.

« Quest'annualità sarà caricata per L. 20,000 sul bilancio speciale del Circondario di Genova, per L. 12,000 sui Comuni interessati, e per il rimanente, cioè per annue lire 18,000, sul bilancio generale della Provincia.

« Rimane stabilito che le deliberazioni prese dai Comuni appartenenti a questa provincia per concorsi speciali, diretti od indiretti, all'opera della ferrovia di cui si tratta, debbano intendersi come non avvenute, o se occorre, come revocate; ed anzi di questo annullamento o revoca si fa una condizione espressa ed assoluta della validità, efficacia ed obbligatorietà del concorso che il Consiglio provinciale delibera ».

Il consigliere Pizzorni osservò che non conveniva impegnare il concorso dei Comuni, e che perciò le L. 50,000 annuali di sussidio fossero divise per L. 20,000 a carico del bilancio provinciale, e L. 30,000 a carico del bilancio del Circondario di Genova.

Questo emendamento venne adottato.

Dopo di che, messa ai voti la proposta Podestà, fu all'unanimità approvata.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — È giunto a Cuneo l'ing. Vautheleret, appaltatore della linea Cuneo-Ventimiglia. Esso visiterà questo tronco in compagnia dell'ing. Pollini, che attese, sotto la direzione dell'ing. Delfino, agli studii del tronco stesso, e darà subito principio ai lavori importanti della linea tanto desiderata.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Il Consiglio provinciale di Ravenna votò in favore della ferrovia Adriatico-Tiberina.

Ferrovie sarde. — Scrivono da Terranuova che i lavori del tronco ferroviario al Golfo degli Aranci progrediscono attivamente. Sul lavoro si trovano impiegati oltre duemila operaj.

Aggressione in tramvia. — La sera del 9 corr., alle ore 10, il proprietario della tramvia da Forlì a Meldona, ingegnere Brusaporci, fu aggredito in vettura, nella prossimità delle porte della città, da quattro individui mascherati ed armati di schioppi

Gli derubarono circa mille lire, sparando diversi colpi senza ferire. Sono stati operati parecchi arresti.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Si fa noto al pubblico che, in seguito agli accordi presi colle Ferrovie estere interessate, col giorno 15 del corrente mese di febbraio entrerà in vigore un *Supplemento alle tariffe italo-germaniche* (edizione del 1882), il quale contiene delle modificazioni ed aggiunte alla classificazione delle merci, alle tabelle d'instradamento ed ai prontuarii dei prezzi di trasporto, via Chiasso, Peri, Pontebba e Pino.

Il predetto Supplemento sarà vendibile presso le principali Stazioni della rete e le Agenzie di città dipendenti da questa Amministrazione, al prezzo di L. 0,50 per cadaun esemplare.

Treni diretti da Londra a Firenze. — Abbiamo dai giornali inglesi del 6 corrente, che a Londra si è stabilito un servizio di treni diretti con Firenze, mediante le carrozze d'ultimo modello Pullman. Il primo treno partirà il 23 corrente, prendendo passeggieri da Londra, Calais e Parigi, e passeggieri per Brindisi. Il treno partirà da Calais il giorno 23 alle 2,26 pomeridiane, arriverà a Torino la sera del 24, e giungerà a Firenze il 25 alle ore 10 antimeridiane.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* si fa l'eco dei lamenti degli impiegati e dei funzionarii addetti alla Ferrovia del Gottardo nella Stazione internazionale di Chiasso. Essi si lamentano dell'insufficienza del personale per il servizio di quella Stazione, il che li obbliga, in presenza dell'enorme affluenza delle mercanzie, ad un continuo lavoro di 12 ore al giorno, invece delle 9 ore usualmente fissate, e ciò senza percepire bonifico alcuno. È ben vero che il Regolamento di servizio prevede che, in caso di necessità, gli impiegati sono tenuti a lavorare oltre le ore stabilite; ma gli impiegati di Chiasso osservano che questa urgenza dura già da oltre tre mesi.

Ferrovie svizzere — Un telegramma da Berna, 13, reca che il Consiglio federale annullò la decisione del 3 novembre scorso, la quale proibiva, a datare dal 15 febbraio corr., l'applicazione della tariffa 442 alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo.

Ferrovie francesi. — Nelle efficine delle Ferrovie del Nord, presenti Lesseps, Freycinet, Menabrea, Cochery e molti scienziati, Marcello Deprez fece alcuni esperimenti di trasmissione di forza. Per mezzo del telegrafo ordinario, trasmise a distanza di 35 chilometri una forza di 10 cavalli. Allorchè la macchina, che riceveva la forza così trasmessa, cominciò a muoversi, scoppiarono vivissimi applausi a Deprez.

Il fatto produsse una profonda impressione per le grandi ed utili conseguenze, di cui questa scoperta può essere capace.

Disastro in Francia. — Una terribile collisione è avvenuta venerdì scorso, vicino alla Stazione di Saint-Romain, sulla ferrovia di Lione. Una locomotiva sciolta, che non aveva osservati i segnali alla Stazione di Saint-Romanin, procedeva a tutto vapore sul binario di Roanne, mentre avanzavasi il treno 616.

La notte era oscura; inoltre esiste sulla linea una grande curva, che rende impossibile avvistare un treno che si avanzi. Lo scontro era inevitabile, e difatti avvenne nelle più gravi circostanze. La scossa fu tale, che il movimento si estese a 2 chilometri circa, alla Stazione di Saint-Romain.

La caldaia d'una locomotiva scoppiò con spaventosa detonazione, sfondando parecchie vetture di passeggieri. Tutte le vetture del treno furono danneggiate. Più di trenta viaggiatori, imprigionati fra quelle rovine, mandavano grida strazianti.

Dopo uno spaventevole panico, che gli agenti della Compagnia non pervennero a calmare che a grande stento, si cominciò il salvataggio, al fosco chiarore di torcie a vento e sotto una pioggia dirotta.

I soccorsi furono prontamente organizzati, perchè il rumore s'era inteso da lungi. Tutti i guardiani e gli agenti di Saint-Romain erano accorsi.

Si deplorano due morti sul colpo, undici feriti gravemente, e tutti gli altri viaggiatori dai più ai meno contusi.

Fu subito aperta una inchiesta.

Ferrovie inglesi — Durante l'ultima sessione del Parlamento britannico, venne presentato un gran numero di *bills* relativi a costruzioni di ferrovie, per un totale di 1.380 miglia, da costruirsi mediante un nuovo capitale di l. st. 82,662,307, da emettersi dalle Compagnie esistenti. Il Parlamento autorizzò la costruzione di 396 miglia per mezzo di un capitale di l. s. 25.478,833. Inoltre autorizzò nuove Compagnie a costruire 22 linee nuove, ascendenti a 271 miglia, con un capitale di l. s. 19.280 333.

Alle suddette cifre bisogna aggiungere, per la Compagnia di Hull and Berasley, 31 miglia, con un capitale di lire sterline 3,200,000.

Così il totale delle costruzioni autorizzate dal Parlamento nell'ultima sessione ascende a 698 miglia, con un capitale di l. s 47,659,166.

Ferrovie tedesche — L'organo delle Amministrazioni ferroviarie della Germania propose di stabilire delle tariffe secondo le zone.

Per la prima, estendentesi a 16 chilometri dal punto di partenza, i prezzi saranno fissati come segue:

1ª classe 1 marco; 2ª classe 60 *pfenigs;* 3ª 30 *pfenigs;* per la seconda zona, estendentesi da 15 a 150 chilometri, 2 marchi; e 4 marchi per le distanze al di là di 150 chilometri dal punto di partenza (il marco vale una lira e 25 centesimi).

— Dall'ultimo progetto di legge presentato al Reichstag rileviamo le cifre seguenti circa lo sviluppo della rete ferroviaria dello Stato prussiano. La sua lunghezza media è di 15,648 chilometri, esercìti direttamente dal Governo. Devonsi aggiungere 58 chil. esercìti dalle Compagnie Mein-Neckar e Wilhelmshaven-Odenburgh e quindi lo sviluppo totale ascende a 15,707 chil.

Il totale dei prodotti di queste linee è calcolato in marchi 514,722,264, ed il totale delle spese in M. 384,576,286; e quindi l'eccedenza dei prodotti si riduce a M. 130,145,975.

Ferrovie turche. — A Costantinopoli trattasi della costruzione di una nuova linea ferroviaria Pritschina-Prisrend-Scutari, per mettere in comunicazione i porti turchi dell'Adriatico con quelli del Mar Nero ed Egeo.

Con questa nuova linea anche l'Albania verrebbe posta in comunicazione colla penisola balcanica.

Ferrovie d'America. — Il *Railway Age* di Chicago annunzia che si è ora compiuta una nuova ferrovia a binario ridotto, di due piedi di larghezza, lunga 16 miglia inglesi.

Tutti i veicoli per passeggieri sono fatti in mogano e decorati con gran lusso; le locomotive, del tipo speciale di Forney, sono fornite di un apparecchio, che spazza le materie onde facilitare la trazione. La linea va da Bridgton a Saco River.

— Lo stesso giornale parla di una nuova locomotiva, costruita per la ferrovia dell'Erie sui disegni del Mallet, allo scopo di renderla fumivora. Il camino o fumaiuolo non esiste più, ed il tirante dell'aria si fa meccanicamente, anche quando la locomotiva è ferma, mediante un piccolo motore apposito.

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici. — Nella seduta di ieri alla Camera dei deputati si è chiusa la discussione sullo Stato di prima previsione dei lavori pubblici pel 1883, coll'approvazione della somma complessiva di L. 199,119,847.

Nel prossimo numero daremo un conveniente sunto del discorso pronunciato dal ministro Baccarini sui varii argomenti svolti durante la detta discussione.

Golfo di Savona. — Scrivono da Savona che il golfo tra questa città e Vado è presentemente l'obbiettivo di studii accurati e minuziosi presso il Ministero della guerra, e che si sta studiando per l'effettuazione di un sistema di fortificazioni della costa, al quale si rannoderà una ferrovia tra Vado e Altare, abbreviando di molto le comunicazioni.

Industria siderurgica italiana. — Si annuncia che il signor Felice Regolini elbano, che già ottenne largo concorso di adesioni in Torino al suo progetto di promozione della *Società generale siderurgica italiana*, verrà quanto prima in Torino per convocare ad un'adunanza i suoi interessati, all'oggetto di costituirli in Comitato promotore.

È certo che il progetto dell'opera grandiosa di un potentissimo Stabilimento, alimentato dalle inesauribili miniere elbane, il quale si faccia centro e principale promotore dell'industria siderurgica italiana, incontrò in tutte le parti del paese moltissimo favore. Se si dovesse argomentare dalla costanza con cui l'iniziatore prosegue l'opera sua attraverso ad ostacoli di mille maniere, e malgrado l'opposizione di interessi particolari d'ogni fatta, si dovrebbe credere che la sua iniziativa abbia presto a raccogliere la palma del successo.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 31 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per la costruzione e l'esercizio di ferrovie e tramways e per operazioni finanziarie relative, sedente in Roma, col titolo di *Società generale per le ferrovie complementari*: modificazioni deliberate nell'assemblea generale del 27 aprile 1882.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* dell'8), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Saronno, col titolo di *Società del tramway Como-Fino-Saronno-Fino-San Pietro Martire*: modificazioni deliberate nell'assemblea generale del 26 marzo 1882.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 9), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Modena, col titolo di *Società dei tramways di Modena*, col capitale nominale di L. 250,000, diviso in 1,000 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 18 dicembre 1881, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Servizio postale. — L'Amministrazione delle Regie Poste rende noto al pubblico che, con R. Decreto del 25 gennaio scorso, è stata autorizzata la vendita, dal 1° marzo p. v., negli Uffizii postali del Regno, di cartoline postali internazionali, al prezzo di centesimi 15 se semplici, e di centesimi 30 con risposta pagata, destinate per i paesi esteri, situati al di là dello Stretto di Gibilterra e del canale di Suez, che fanno parte dell'Unione postale universale; fatta eccezione per gli Stati Uniti dell'America Settentrionale, per le colonie britanniche di Terranuova e pel Dominion del Canadà (Canadà, Nuova Scozia, Colombia inglese, Principe Edoardo, Nuovo Brunswick, isola Vancouvert ed i paesi della Baia d'Hudson), per i quali paesi le cartoline con risposta non sono ancora ammesse, e quelle semplici importano la tassa di francatura di centesimi 10.

Le nuove cartoline sono di colore turchino chiaro, e portano in fronte la leggenda:

Unione postale universale.
Cartolina italiana per l'estero.

Canale di Panama. — La Commissione superiore dei lavori del canale di Panama ha testè posto termine alle sue sedute per rispondere alle questioni tecniche, proposte dall'Amministrazione della Compagnia, spiegate e riassunte dall'ingegnere del Consiglio. Il programma dei lavori della Compagnia attuale fu stabilito in conformità alle vedute della Commissione superiore dei lavori. È noto che il signor Ferdinando Lesseps aveva fissato a due anni il periodo per gli studii, l'organizzazione e il compimento dei cantieri: programma, la cui esecuzione doveva aver luogo mercè il concorso degli imprenditori signori Couveux ed Hersent. Questo periodo fu appunto di due anni, quali erano stati previsti. Comincia ora il periodo di esecuzione propriamente detto, ed un gran numero d'impresarii (di nazionalità diverse) ha già messo mano agli scavi su tutta la linea del Canale.

Fino dal 6 corrente, M. Charles-Aimé di Lesseps, vice presidente della Compagnia, M. V. Douzats, ingegnere del Consiglio, e M. Dingler ingegnere in capo di ponti e strade, s'imbarcarono a St-Nazaire per recarsi a Panama.

Le miniere del Messico. — Continua la scoperta di nuove miniere di ogni specie nella repubblica del Messico.

Il regno minerale al Messico è di una ricchezza incredibile. Ora che le circostanze cambiarono, che lo spirito delle intraprese si è risvegliato in tutto il paese, queste ricchezze richiamano l'attenzione dei capitalisti nazionali e stranieri.

Vedonsi organizzare numerose Compagnie, soprattutto americane, fare acquisto delle miniere talvolta a prezzi favolosi, e prepararsi ad esercitarle coi moderni sistemi.

Il numero dei cercatori d'oro essendo aumentato, si scoprono ogni giorno nuove miniere, placer d'oro, filoni argentiferi ricchissimi; si rinvengono montagne di ferro, capaci di mantenere cento usine per secoli, miniere di stagno, rame, mercurio, amianto, petrolio, marmo, carbone minerale, ecc.

Nello spazio d'un anno, cioè dal settembre 1881 al settembre 1882, si fecero registrare più di 500 miniere nel solo Stato di Durango.

Gli ingegneri inviati sui diversi punti nelle contrade più ricche fecero relazioni favorevolissime.

Notizie giunte dall'interno nell'ultima quindicina ci informarono che diverse Compagnie si propongono di comprare ed esercitare importanti miniere negli Stati di Michoacan, di Durango, di Puebla e di Guerrero.

Regna un gran movimento a Pachuca. Le miniere dello Stato d'Hidalgo divengono ogni giorno più prospere. Molti nuovi filoni furono messi in esercizio, ed i risultati che se ne ottengono sono oltremodo soddisfacenti.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non presentarono, nella scorsa settimana, un mercato che potesse veramente dirsi tale. Le Azioni della Società delle Meridionali si scambiarono a 446 ed a 448; e non sappiamo che si sia fatto qualche cosa di notevole sugli altri valori.

ESTRAZIONI

Debito Pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corr. ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D. n. 5), comprese nella 68ª estrazione seguita in Roma il 30 gennaio p. p.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, n. 2,195 col premio di L. 36,865.
» II, n. 13,447, col premio di L. 11,060.
» III, n. 4,305, col premio di L. 7,375.
» IV, n. 19,159, col premio di L. 5,900.
» V, n. 12,545, col premio di L. 1,080.

(*Seguono i numeri delle Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1883 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile 1883, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1883, aventi i numeri dal 69 al 73.

CONVOCAZIONI

Banca di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 25 corr. in Pinerolo, sede sociale, per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio, per provvedimenti amministrativi in seguito al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Banca di Vercelli — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corr. in Vercelli, sede sociale (via S. Anna, 15), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1882, per modificazioni allo statuto in seguito al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società anonima romana per la fabbricazione di materiali laterizii — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 23 corr. in Roma (Banca Romana), per approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di consiglieri e censori.

Società ligure-lombarda per la raffinazione degli zuccheri — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Genova, sede sociale (via S. Luca, 4), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per la nomina di sindaci, e per deliberazioni sulla cauzione degli amministratori a termini del nuovo Codice di commercio.

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via S. Nicolao, 2).

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 30 gennaio p. p. si pagano agli azionisti L. 13.25 per Azione, in Torino presso la Ditta Gius. Malan e Comp. (via Cavour, 16).

Società ligure-lombarda per la raffinazione degli zuccheri — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo di L. 20 per Azione sugli utili del 1882, presso la sede sociale in Genova (via S. Luca, 4).

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.).

Il 22 corr., presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di ampliamento della caserma alpina in Cuorgnè, per l'importo di L. 53,500. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 5,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Tortolì, compreso fra la Cantoniera di Serri e la Torre di Arbatax, della lunghezza di m. 113,255, per l'annua somma di L. 46,420. Deposito interinale L. 2,415, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra il ponte Calore ed il ponte Lao, della lunghezza di m. 57,764, per l'annua somma di L. 16,879. Deposito interinale L. 2,600, cauzione definitiva come sopra.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del tratto di strada dal rio Spigone ai Salti del Diavolo, della lunghezza di m. 8,874, per la presunta somma di L. 83,889.45. Lavori da eseguire entro l'anno 1885. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento di tettoie al Poligono Ferrovieri in Torino (regione Crocetta), per l'importo di L. 29,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 20,000 di zinco in pani, per l'importo di L. 11,000. Consegna entro 30 giorni. Deposito cauzionale lire 1,100 come sopra.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un portico con botteghe ed ammezzati superiori, lungo il lato di ponente della piazza Vittorio Emanuele II, in due distinti lotti: il 1° per opere di capomastro ecc., per il presunto importo di lire 131,385.44; il 2° per la fornitura di pietre da taglio, ecc., per il presunto importo di L. 92,327.10. Lavori da eseguire a termini del relativo Capitolato. Deposito interinale pel 1° lotto L. 6,550 e pel 2° L. 5,000, cauzione definitiva L. 15,000 pel 1° lotto e L. 10,000 pel 2°, il tutto in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per la fornitura di 500 tonnellate di torba, per l'importo di L. 12,000. Consegna da 40 a 50 tonnellate al mese sino al complemento. Deposito cauzionale L. 1,200 come sopra.

— Il 27 corr., presso la Direzione del R. Ospizio generale di carità in Torino, si terrà un'asta per l'impresa della costruzione di un edifizio per l'Ospizio medesimo da trasferirsi sul terreno di sua proprietà fuori della cinta daziaria, lungo il viale di Stupinigi, per il presunto importo di L. 1,000,000. Disegni, Capitolati e condizioni d'asta visibili presso la Segreteria dell'Ospizio medesimo (via Po).

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1886) del tronco della strada nazionale Palermo-Girgenti, compreso fra Girgenti e Raffadali, della lunghezza di m. 16,005, per l'annua somma di L. 17,880. Deposito interinale L. 1,340, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone delibearto, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Impresa L. Magnani l'appalto di 25 travate e travatelle pel tronco Reggio-Villa S. Giovanni della ferrovia Eboli-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO.

Si prevengono i signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società, nei suoi Uffici in Roma, via Due Macelli, n. 79, piano primo, pel giorno 31 marzo p. v., ad un' ora pomeridiana.

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio.
2. Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3. Presentazione ed approvazione dei conti del 1882.
4. Autorizzazione al Consiglio di adottare i provvedimenti necessari per utilizzare i beni dei quali non si possa effettuare la rivendita, a rischio e spese dei primi compratori.
5. Nomina di 2 amministratori in rimpiazzo di altrettanti scaduti, e di uno in rimpiazzo del defunto marchese Giambattista Raggi.
6. Nomina di 3 sindaci e di 2 supplenti, a termini dell' art. 183 del Codice di commercio e degli articoli 4 e 5 delle disposizioni transitorie.

Il deposito dei certificati delle Azioni, che, a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve esser fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale anzidetto, a Firenze e Torino presso quelle della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, ed in Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 2 febbraio 1883.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Carticra e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

INDUSTRIA CARINTIANA IN LEGNAMI

VILLACO (Austria)

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore **Produzione speciale a misura obbligata per imprese tr.** - Specialità in fabbricazione di **pavimenti** e **vanvellati, tettoie** e **oggetti** di legno per **ferrovie** e **tramways.**

Prezzi e ragguagli a richiesta.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON OFFICINE

IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»
ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	**al quin.**	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO

Medaglie d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

SOCIETA' ANONIMA NAZIONALE DELLE OFFICINE di SAVIGLIANO

SEDE IN SAVIGLIANO. — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza all' Ufficio della Direzione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilog. 30,000 Olio di Oliva occorrente pel Magazzino di Napoli, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana N. 7, e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 13 Febbraio corrente. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per la fornitura d' Olio d' Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 5 Febbraio 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Demolizione del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende e cessione dei materiali di spoglio

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l'appalto della *demolizione completa del Ponte provvisorio sul Ticino a Sesto Calende* già ad uso della Ferrovia, e *cessione di tutti i materiali di spoglio*, per formarne oggetto di un unico Contratto.

Le relative condizioni e patti risultano dal *Capitolato d'oneri* visibile presso gli Uffici Centrali delle Divisioni di *Torino, Milano, Verona Firenze,* del Servizio Manutenzione e Lavori di queste Strade Ferrate.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano o presso le Stazioni di Torino P. N., Verona e Firenze, la cauzione di Lire duemila (L. 2000) in valuta legale od in titoli di Rendita del Debito Pubblico Italiano 5 per 100 al portatore.

Le offerte dovranno essere spedite o consegnate alla 2ª *Divisione Manutenzione e Lavori delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano* (*Stazione Centrale*) in piego suggellato portante la dicitura

Offerta per l'appalto della demolizione del Ponte sul Ticino a Sesto Calende.

Le offerte dovranno pervenire alla Divisione *non più tardi* del 20 *Febbraio* 1883, e saranno dissuggellate il giorno 22 dello stesso mese, alle ore 2 pomeridiane.

Le offerte non corredate dalla ricevuta del deposito cauzionale o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta e quelle compilate in modo incompleto, saranno ritenute nulle.

La somma sulla quale i concorrenti dovranno presentare la loro offerta di aumento è stabilita in Lire trentacinquemila (L. 35,000), da versarsi all'Amministrazione Appaltante, restando a carico dell'Aggiudicatario tutte le spese per demolizione del ponte ed asporto di tutti i materiali di spoglio che passeranno in sua assoluta proprietà, il tutto a termini del Capitolato.

Milano, 26 gennaio 1883.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 al Luglio 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone dello *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotì* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Ploya*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Solzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marino* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Messima*, *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili, Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 31 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	311
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifta* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sue, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Napoli	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive* id.	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4983
Id. del *Grande Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. nella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	112
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi *Luni* e *Baleno*. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro. Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondata ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza*
(E) *Con pila tubolare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

G. Partori Dirett. ger.[illegible] responsabile

Anno XVI. Mercoledì 21 Febbraio 1883. N. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1883

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Come abbiamo promesso nel numero precedente, diamo un sunto del discorso dell'on. Ministro dei lavori pubblici, pronunciato nelle sedute della Camera del 12 e 13 corr., che riassume i principali argomenti svolti per la parte ferroviaria, durante la discussione del suddetto Stato di prima previsione.

Nella seduta del 12 corr., seguendo gli oratori che hanno rinnovato qui la discussione che si è fatta per la legge del 1879 in materia ferroviaria, il Ministro premette che ogni linea ferroviaria approvata dal Parlamento venne considerata anzitutto sotto l'aspetto della sua importanza militare: nessuna considerazione che si faccia oggi per alcune delle linee comprese nella legge del 1879 può mutare la condizione fatta ad ogni linea da quella legge.

Ma in questo campo, il Ministro avverte che si sono svolte considerazioni che non ritiene troppo esatte. Così non consente cogli oratori che ritengono inutili o pericolose in tempo di guerra le ferrovie litoranee; quand'anche vengano in qualche punto interrotte dal nemico, prima che ciò avvenga, esse avranno già reso un servizio notevole per il trasporto ed il concentramento di milizie e vettovaglie.

Tuttavia egli riconosce i pregi delle linee interne, che vennero in questi giorni raccomandate; ma ora non si tratta di pronunciarsi sulla loro utilità, ma di vedere se si possa aggiungere al bilancio dello Stato un nuovo carico per costruzioni ferroviarie. Ed egli crede che non vi si possa pensare in questo momento, imponendosi al Governo gravissimi problemi finanziarii. Non per questo trascurerà lo studio di quelle linee che hanno importanza militare, essendogli imposto quest'obbligo dell'articolo 10 della legge del 1882.

All'on. Marselli, che ha reclamato il raddoppiamento del binario sopra alcune linee, risponde che quel provvedimento ed altri d'interesse esclusivamente militare, si vanno grado a grado adottando, a misura che lo consentono le condizioni del bilancio. Assicura poi l'on. Fortunato che l'armamento del terzo tipo si adotta soltanto sopra quelle linee per le quali non si presume un ingente movimento di treni; ma che, ad ogni modo, quel tipo si presta allo stesso servizio degli altri.

In quanto alle Provincie che non possono o non vogliono sostenere il peso del contributo loro assegnato per legge, dice esser mestieri almeno provare l'assoluta impotenza; nel qual caso soltanto il Governo potrà con un'altra legge provvedere.

Non può poi accogliere le raccomandazioni fatte per il passaggio di linee da una all'altra categoria, poichè tali variazioni non si potrebbero fare se non con un disegno di legge speciale; ed allo stato delle cose, non vede ragione di proporlo.

Agli onor. Marselli e Branca, i quali dissero essere unico mezzo per affrettare la costruzione delle ferrovie quello di connettere tale problema coll'esercizio, ricorda di avere altra volta detto che, in caso di esercizio privato, avrebbe cercato modo di fare anche affrettare la costruzione.

L'on. Ministro dà poi schiarimenti a tutti gli oratori che gli indirizzarono raccomandazioni, assicurando che ne terrà conto; e dà pure informazioni sui lavori e sugli appalti di varie linee.

Nella seduta del 13, continuando il discorso interrotto il 12, dice che le linee Terni-Aquila e Sulmona-Isernia-Campobasso possono considerarsi quasi come un duplicato di altre che si costruiscono; ed in tutti i casi, possono considerarsi come linee dell'avvenire. Promette di tener conto delle raccomandazioni fatte dagli onor. Marzi, Fazio e Francica. Rispondendo all'on. Napodano sulla costruzione della linea Avellino-Benevento, osserva che il ritardo, che ora si

verifica, dipende da circostanze indipendenti dalla volontà del Ministro, e che già è stato mandato sul luogo un ispettore per rimuoverle.

Risponde anche brevemente alle osservazioni fatte dai deputati Panattoni, Pozzolini, Sonnino e Savini, dando loro varie assicurazioni e schiarimenti sulle linee da essi raccomandate. In quanto alla linea Mantova-Legnago, avverte l'on. Finzi che il ritardo negli studii è dipeso dalla insufficienza del personale dell'Ufficio di Mantova, che è distratto anche dagli importanti lavori idraulici in quella provincia. Perciò egli è venuto nella determinazione di affidare quegli studii ad un Ufficio speciale; e conscio, com'è, dell'importanza di quella linea, farà in modo ch'essa sia costruita per la fine del 1885.

Alle premure dell'on. Marselli, che sollecitò la costruzione della Sulmona-Roma, risponde che in materia di costruzioni ferroviarie non si può procedere con criterii troppo assoluti; e se nel traforo delle gallerie, che si trovano in quella linea, non si fa uso di perforatrici, ciò avviene per evitare una maggiore spesa, alla quale avrebbe diritto l'Impresa. Del resto, assicura che i lavori procedono sollecitamente; ed egli si ripromette che la linea Sulmona-Roma sarà aperta all'esercizio nel tempo stabilito, cioè nel 1887, e spera anche prima.

Parlando poi delle linee di quarta categoria, dichiara all'on. Trompeo di mantenere tutti gli impegni presi nella concessione della linea Biella-Sagliano-Micca, tra i quali vi è appunto quello di una Stazione ad Andorno, da lui raccomandata.

Circa il ritardo nella presentazione di un disegno di legge per una seconda rete ferroviaria in Sardegna, lamentato dall'on. Giordano, egli fa notare che gli studii opportuni furono fatti già dalla Compagnia Sarda ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e spera che presto possa conchiudersi con la Compagnia stessa una Convenzione per la costruzione di quelle linee.

La linea di quarta categoria Borgo San Donnino-Cremona, raccomandata dall'on. Sacchi, ha subìto un piccolo ritardo per la proposta fatta dalla Provincia di Parma di una linea diretta Parma-Cremona: la precedenza dipenderà dai voti delle Amministrazioni locali (V. le *Nostre Informazioni*).

Risponde all'on. Di Marzo, che per la linea Avellino-Baiano-Napoli il Consiglio dei lavori pubblici ha trovato incompleti gli studii ed i progetti finora presentati; ed egli promette di farli completare come prima potrà.

Promette all'on. Solimbergo che i pagamenti delle quote governative per la linea Latisana-Palmanova saranno iscritti in bilancio appena sarà possibile, e con la maggior sollecitudine.

Terrà conto delle osservazioni dell'on. Buttini relativamente ai treni internazionali.

Risponde quindi agli onor. Vigna e Cavalletto circa gli Stabilimenti siderurgici in relazione coll'industria nazionale.

Un disegno di legge riguardante questa materia sarebbe stato presentato, se riguardi verso la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, la quale nei suoi lavori ebbe anche ad occuparsi di questo argomento, non l'avessero impedito.

Il Governo si riserva di prendere quei provvedimenti che crederà più opportuni, in seguito ai risultati finali dell'inchiesta.

Circa l'industria nazionale, il Ministro osserva che le ferrovie nostre devono ricorrere all'estero, specialmente per tre importantissimi capi: le ruotaie, le molle, le ruote.

Ne deduce la necessità di aiutare lo sviluppo delle officine nazionali, e forse anche la fondazione di un grande Stabilimento siderurgico.

Venendo a parlare dell'ubicazione di questo nuovo Stabilimento, osserva ch'esso non potrebbe esser collocato nell'isola d'Elba, dove è la nostra massima produzione minerale, per il pericolo che, in caso di guerra, potrebbe facilmente essere tagliato fuori dalle nostre comunicazioni.

Inoltre deve considerarsi che per quello Stabilimento occorrerà un gran consumo di carbone, e quindi dovrà essere collocato là appunto dove potrà affluire facilmente il minerale ed il carbone.

Rispondendo poi più specialmente all'on. Cavalletto, il Ministro può assicurare di aver fatto il possibile per favorire l'industria nazionale.

Se ha dovuto ricorrere all'estero, lo ha fatto solo nei casi di provata ed assoluta necessità. Alla industria nazionale ha affidate tutte le commissioni di vetture, veicoli e carri; ed anche di locomotive, nel limite naturalmente della produzione dei nostri principali Stabilimenti, imperocchè un importante Stabilimento ebbe, mesi fa, a rifiutare una commissione di locomotive, perchè nell'assoluta impossibilità di costruirle, essendo occupato in lavori pel Ministero della marina.

Enumera quindi le Case nazionali che hanno in corso lavori per le nostre ferrovie; indica la entità dei lavori stessi; ed accenna allo sviluppo preso dallo Stabilimento di Pietrarsa, che dà lavoro a più di un migliaio di famiglie.

Prende in esame le importanti considerazioni fatte dall'on. Bertani circa i servizii cui deve attendere la Direzione generale delle ferrovie. La Divisione tecnica di questa Direzione è, senza dubbio, sopraccarica di lavoro, specialmente per l'eccessivo accentramento

Egli spera di provvedere con un razionale decentramento, e forse separando in due l'attuale Divisione tecnica.

Viene quindi a parlare delle costruzioni in generale. Ricorda i mezzi ed espedienti adottatisi per accelerarle; ed esclude il timore che possa aversi, come recentemente è accaduto in Francia, un aumento della spesa reale sulle somme stanziate. Ad ogni modo, se aumento potrà esservi, sarà così lieve, sia rispetto alla somma totale, che al periodo di tempo nel quale dovrà essere spesa, da non doversene impensierire.

Dal tempo in cui la legge sulle costruzioni ferroviarie è divenuta esecutoria, sono trascorsi due anni e mezzo; ed in questo periodo di tempo si è dovuto provvedere a studii molteplici, a concorsi di appalti, a tutta quella preparazione vastissima, che ha dovuto procedere parallelamente, secondo la legge, per molte linee.

In applicazione di tale legge, dice che furono già dati in appalto chilometri 2428, con la spesa di 485 milioni.

Lo adempimento adunque della legge è assicurato per una parte assai maggiore di quella che sarebbe stata proporzionale al tempo trascorso ed agli stanziamenti annuali.

Di lavoro effettivo poi definitivamente compiuto, si hanno oltre quattrocento chilometri in esercizio; ed alla fine dell'anno ve ne saranno più di 1100.

Ringrazia il relatore del modo elevato e dotto col quale ha esaminato questa parte del bilancio e nella Relazione e nel suo discorso.

Quantunque gravissima l'opera alla quale egli si è sobbarcato, il Ministro non intende sottrarsene, finchè gli bastino le forze, sperando che alcuno possa poi compire la sua opera per il bene di questa gran patria, l' Italia. (*Vivissime approvazioni*).

FERROVIA DA MENAGGIO A PORLEZZA e da Luino a Fornasette

La *Gazzetta Ufficiale* del 12 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 7 gennaio p. p., controfirmato dai Ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato per le finanze e pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 17 dicembre 1882 fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici per l' Amministrazione dello Stato, e la Banca Svizzera-Italiana, autorizzata ad operare nel Regno con R. Decreto 24 marzo 1881, n. CX (serie 3ª, parte supplementare), e rappresentata dal sig. Emilio Olivieri, per la concessione a favore della Banca medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Menaggio a Porlezza, e da Luino a Fornasette.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Menaggio a Porlezza e da Luino a Fornasette.*

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Banca della Svizzera Italiana, autorizzata con R. Decreto del 24 marzo 1881, n. CX (serie 3ª, parte supplementare), ad operare nel Regno d'Italia, rappresentata dal sig. ing. Emilio Olivieri, come da procura in data 6 dicembre 1882, rogata Vegezzi, notaio pubblico in Lugano (allegato n. I), venne stabilito quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Banca della Svizzera Italiana la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Menaggio a Porlezza e da Luino a Fornasette, che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dagli articoli 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2), e della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il numero II.

Art. 2. Emanato il Decreto Reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, depositare una cauzione di L. 3,000 di rendita 5 0[0 in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale, di cui al seguente articolo.

Detta cauzione verrà restituita dopo il finale collaudo della ferrovia concessa.

Art. 3. In conto del deposito previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell' articolo 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito preliminare di L. 1,000 di rendita in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 per 100, come risulta dalla dichiarazione provvisoria, numero 182, rilasciata in data 14 corrente mese dalla Tesoreria provinciale di Roma.

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'articolo 2, s'intenderà di avere il concessionario rinunziato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare, senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 5. I privilegi che potessero competere al concessionario per le diramazioni, intersezioni, prolungamenti di linea, non che per le linee laterali, a senso degli articoli 269 e 270 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, non saranno applicabili alla presente concessione, che quando si tratti di ferrovie a scartamento ridotto, escluse le *tramvie*, sul suolo delle strade ordinarie esistenti.

Il privilegio di prelazione sopra le linee a scartamento ridotto, che corrono lateralmente a quelle concesse, si eserciterà entro un limite non maggiore di un chilometro di distanza per parte della linea dell'attuale concessione.

Art. 6. Il concessionario, per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, presso la Banca Italiana di depositi e conti correnti.

Art. 7. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest' oggi 17 del mese di dicembre dell'anno 1882.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

Il rappresentante la Banca Svizzera Italiana
Ing. EMILIO OLIVIERI.

Gianatti G. Vincenzo, *test.*
Zugaro Raffaele, *test.*

Dal relativo Capitolato, in gran parte conforme ad altri consimili già pubblicati, riferiamo i seguenti articoli speciali:

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Menaggio a Porlezza e da Luino a Fornasette, secondo i progetti di massima redatti dall' ing. Emilio Olivieri in data 21 aprile e 14 giugno 1882, ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 13 maggio 1882.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di due anni decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere, per norma e visione, i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario si intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda. (*Omissis*)

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Luino, Menaggio, Grandola Bene, Lario, Piano, Porlezza.

Dietro richiesta del Ministero, sarà inoltre stabilita una fermata sulla linea Luino-Fornasette, al punto preciso del confine per la visita doganale, a spese esclusive del concessionario; il quale sarà pure obbligato a sopportare tutte le maggiori spese dipendenti dall'istituzione colà di un servizio di dogana, ed inerenti alla vigilanza della linea percorsa dai treni da Fornasette a Luino, comprese quelle per la scorta dei treni, quando si trovasse opportuno dal Governo di attivarla.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate, che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie, le punte degli aghi degli scambii dei binarii secondarii saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambii lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., cogli opportuni binarii di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle Stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille. (*Omissis*)

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orarii ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno.

All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orarii che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della provincia.

Nella stagione invernale, il numero dei treni potrà essere ridotto in base all'orario da approvarsi dal Governo.

Gli orarii dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. Pei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe, da considerarsi come massimi agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniali si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Art. 16. I pubblici funzionarii incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione del concessionario, verranno trasportati gratuitamente, del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal Ministero dei lavori pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione, permanente o temporanea, su tutte o su alcune parti della ferrovia concessa, o di biglietti per una determinata corsa; nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Art. 17. Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo, nonchè pei pacchi postali, da un'estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa, o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dal concessionario. (*Omissis*)

Art. 19. Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dal concessionario.

Le linee telegrafiche, destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario. (*Omissis*)

Art. 21. Dietro richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dalla Direzione generale dei telegrafi. (*Omissis*)

Art. 22. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo, od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle Stazioni e dei tronchi parziali, che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso, stabilite da arbitri.

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dell'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento del corrispettivo stabilito dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici. (*Omissis*)

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Novembre 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di novembre 1882, confrontati con quelli del novembre 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del novembre 1882 ascese a lire 16,741,369, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,743,198
Bagagli	»	296,168
Merci a grande velocità	»	1,558,317
Id. a piccola velocità	»	8,025,721
Prodotti diversi	»	117,965
Totale	L.	16,741,369

(*) V. *Monitore*, N. 1 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,440,008	L. 8,102,075
	Romane	» 2,707,155	» 2,577,560
	Calab.-Sic.	» 1,182,791	» 1,041,468
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,564,044	» 1,494,953
» Meridionali		» 2,343,237	» 2,044,325
» Venete		» 131,108	» 100,642
» Sarde		» 118,701	» 133,550
Ferrovie diverse		» 254,325	» 230,559
Totale		L. 16,741,369	L. 15,725,132

Si ebbe dunque nel novembre 1882 un aumento di lire 1,016,237 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 337,933; le Meridionali di lire 298,912; le Calabro-Sicule di L. 141,323; le Romane di L. 129,595; le Ferrovie diverse esercìte dallo Stato di lire 69,091; le Venete di L. 30,466; e le Diverse di L. 23,766. — Diminuirono le sole Sarde di L. 14,849.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto novembre 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 88,287,901	L. 87,974,871
	Romane	» 29,484,916	» 29,351,169
	Calab.-Sic.	» 11,201,972	» 10,486,457
» di Società esercìte dallo Stato		» 16,843,014	» 16,451,721
» Meridionali		» 22,580,354	» 22,519,998
» Venete		» 1,048,224	» 943,401
» Sarde		» 1,306,063	» 1,359,002
Ferrovie diverse		» 2,879,179	» 2,580,460
Totale		L. 173,631,623	L. 171,667,079

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento di L. 1,964,544 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Calabro-Sicule di L. 715,515; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 391,293; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 313,030; le Diverse di L. 298,719; le Romane di L. 133,747; le Venete di L. 104,823; e le Meridionali di L. 60,356 — Diminuirono le sole Sarde di L. 52,939. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel novembre 1881 era di chil. 8,950, nel novembre 1882 era di chil. 9,151, essendosi in questo mese aggiunti ai chil. 9,139, ch'erano nel precedente, altri chil. 12 pel tronco Mortara-Bobbio nella rete dell'Alta Italia. E la lunghezza media, che nel novembre 1881 era di chil. 8,809, nel novembre 1882 ascendeva invece a chil. 8,987. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel novembre 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 3,187	L. 3,103
	Romane	» 1,604	» 1,532
	Calabro-Sicule	» 880	» 783
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,672	» 1,598
» Meridionali		» 1,479	» 1,396
» Venete		» 956	» 734
» Sarde		» 305	» 343
Ferrovie diverse		» 775	» 702
Media complessiva		L. 1,849	L. 1,771

Si ebbe dunque nel novembre 1882 un aumento medio complessivo L. 78. — Aumentarono: le Ferrovie Venete di L. 222; le Calabro-Sicule di L. 97; le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 84; le Meridionali di L. 83; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 74; le Diverse di L. 73; le Romane di L. 72. — Diminuirono invece le sole Sarde di L. 38.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto novembre 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 33,723	L. 33,693
	Romane	» 17,498	» 17,450
	Calabro-Sicule	» 8,341	» 8,041
» di Società esercìte dallo Stato		» 18,013	» 17,595
» Meridionali		» 14,549	» 15,488
» Venete		» 7,651	» 6,886
» Sarde		» 3,357	» 3,539
Ferrovie diverse		» 8,777	» 8,544
Media complessiva		L. 19,320	L. 19,487

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, una diminuzione media complessiva di L. 167. — Aumentarono: le Ferrovie Venete di L. 765; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 418; le Calabro-Sicule di L. 300; le Diverse di L. 233; le Romane di L. 48; e le Ferrovie dell' Alta Italia di L 30. — Diminuirono: le Meridionali di L. 939; e le Sarde di L. 182.

BONIFICAMENTO AGRARIO DELL' AGRO ROMANO

Il disegno di legge per il bonificamento dell'Agro romano, presentato nel dicembre scorso alla Camera dei deputati dal Ministro d'agricoltura, industria e commercio, di concerto coi Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, e testè distribuito, è preceduto da una elaborata Relazione, che noi non possiamo riprodurre per intero, ma di cui crediamo dover riferire il proemio, per opportuna informazione dei nostri lettori:

Signori! — La legge promulgata nel dì 11 dicembre 1878 è un primo passo ardito, ma inadeguato, nella via laboriosa e feconda, che deve mettere alla bonificazione dell'Agro romano: opera nazionale, grande e necessaria, che travagliò indarno le passate generazioni. Con quest'atto, i legislatori di un popolo risorto a dignità di libera nazione bandirono la guerra a quel mortale nemico, che, favoreggiato dal clima e ringagliardito dal deserto, stende un sinistro velo intorno a Roma. Ora a quest'atto legislativo devono seguire disposizioni intese al bonificamento agrario promesso dalla legge del 1878, disposizioni dal punto di vista agrario, ove l'aspettano lotte ed ostacoli dei quali converrà pur trionfare.

Il Ministro dei lavori pubblici fece già, in conformità di detta legge, compilare, a spese dello Stato, il piano tecnico regolatore delle grandi opere di bonificamento dei terreni, che nell'Agro romano mancano di scolo per infelice alti-

metria rispetto al livello del mare, e di quelli eziandio che solamente richiedono l'apertura di scoli, ora chiusi da ostacoli naturali per tempestose formazioni geologiche, da cui fu tormentato il suolo laziale, o da cause accidentali, che sbarrarono la via alle acque stagnanti. Spettava pure al nostro egregio collega presentare il piano di massima per tutte le opere, che concernono l'allacciamento delle sorgive e la sistemazione degli scoli per mezzo di un regolare e completo incanalamento delle acque, comprese quelle serpeggianti nel sottosuolo della campagna romana, che, misurando entro i limiti amministrativi della giurisdizione comunale di Roma ettari 212,553, ha una superficie maggiore di quella di 13 fra le 69 provincie del regno. A questo cômpito ottemperava il Ministro dei lavori pubblici allorchè, di concerto col nostro predecessore e col Ministro delle finanze, nella tornata del 22 dicembre 1880 (*) a voi presentava il disegno di legge per determinare la competenza e la ripartizione in diversi esercizii delle spese occorrenti per l'esecuzione delle prime opere di bonificamento dell'Agro romano.

Ma per gli articoli 2 e 7 della legge 11 dicembre 1878 era altresì prescritto il bonificamento, *anche nei rispetti agricoli*, d'una zona di terra per un raggio di circa 10 chilometri dal centro di Roma, considerando per tale il migliario aureo del Foro; e ne era affidata l'esecuzione al Governo, o direttamente o per concessione, e si lasciava ad una futura legge il determinare la competenza delle spese. Mentre i canoni della scienza idraulica, e l'esperienza di grandi bonificazioni già felicemente compiute in diverse regioni della penisola nostra, o coi meccanismi idrovori, o colle torbide colmate, rendono bastevolmente agevole la soluzione della prima parte del grave problema, cioè il bonificamento idraulico, resta invece ben più difficile la seconda parte del problema, cioè quella che riguarda il bonificamento agrario, atteso i gravi ostacoli a sormontare. .

. . . .

Disegno di legge.

Art. 1. A tenore dell'articolo 2, lettera *C*, della legge degli 11 dicembre 1878, n. 4642, il bonificamento agrario della zona dei terreni compresi nel raggio di circa dieci chilometri dal centro di Roma, considerando per tale il migliario aureo del Foro, è dichiarato obbligatorio per tutti i proprietarii di detti terreni.

Art. 2. Nel termine di sei mesi dalla promulgazione della presente legge, verrà, per cura del Prefetto della provincia di Roma, compilato l'elenco dei terreni compresi nella zona di bonificamento e dei rispettivi proprietarii, e pubblicato nel Comune di Roma e nei viciniori, se interessati. Sono compresi in questo elenco tutti i fondi, le officine, i fabbricati di ogni genere e gli Stabilimenti industriali.

Art. 3. Nel termine di sei mesi dalla pubblicazione dell'elenco, tutti i proprietarii in esso indicati presenteranno al Ministero di agricoltura la descrizione dei loro possessi compresi nella zona di bonificamento, indicandone i confini, la estensione, il numero di mappa, le servitù, i pesi e le ipoteche, di cui sono gravati i rispettivi fondi nel presente stato di coltura.

Unita a questa descrizione sarà una proposta del proprietario interessato, nella quale siano indicati i miglioramenti agrarii, che esso proprietario, in esecuzione della presente legge, intende di fare per suo conto sul suo possesso, e specialmente le qualità e le aree delle coltivazioni di piante arboree ed erbacee, il numero e le dimensioni delle strade o dei fabbricati, che intende costruire per gli operaj e per gli animali. Dovrà essere indicato il tempo nel quale avrà esecuzione ciascuno dei miglioramenti.

Art. 4. Trascorso il termine, di che nel precedente articolo, le proposte, presentate insieme con la descrizione dei possessi, sono prese ad esaminare da apposita Commissione agraria istituita presso il Ministero di agricoltura. La Commissione stessa sarà nominata con Decreto Reale, a proposta del Ministro di agricoltura.

Essa si comporrà di quattro delegati del Governo, di un delegato della Provincia, di un delegato del Comune e di un delegato del Comizio agrario di Roma.

Art. 5 Durante il periodo di esame delle domande, che non potrà oltrepassare il termine di sei mesi da quello suindicato, i delegati componenti la Commissione agraria, sia individualmente, sia collettivamente, purchè muniti di decreto prefettizio, possono introdursi nei possessi della zona di bonificamento, e procedere a quegli esami, operazioni e lavori preparatorii, che stimeranno opportuni.

Se trattasi di luoghi abitati, officine e Stabilimenti industriali, i delegati sono tenuti a farne dare avviso al proprietario per mezzo del Sindaco almeno tre giorni prima.

Art. 6. Trascorsi i sei mesi di che sopra, il Ministero notifica, per mezzo del Sindaco, a ciascun proprietario della zona di bonificamento, sia che questi abbia fatta o no la proposta di che nell'articolo 3, i miglioramenti da eseguire, la spesa presuntiva da sostenere, ed il tempo entro il quale i miglioramenti stessi debbono essere portati a compimento.

Art. 7. Entro due mesi da che siano state notificate le deliberazioni della Commissione agraria, ciascun proprietario interessato ha facoltà di dichiarare presso il Ministero di agricoltura, con atto speciale di cui ritirerà ricevuta, o che accetta il metodo di bonificamento stabilito dal Ministero stesso e si obbliga di eseguirne i lavori a proprie spese e per proprio conto nei termini prefissi, o che, accettando il metodo di bonificamento e la esecuzione dei lavori per cura del Governo, o di chi per esso, si obbliga di pagarne la spesa a contribuzioni annuali in un periodo di tempo non maggiore di venti anni.

Art. 8. Qualora il proprietario non faccia alcuna delle dichiarazioni sopraccennate nel termine di che nell'articolo precedente, il Governo ha facoltà o di occupare i possessi compresi nella zona di bonificamento, pagando al proprietario, durante il tempo dell'occupazione, l'annua rendita attuale, ovvero di espropriarli a tenore della legge del 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 9. Nel primo caso, di che nell'articolo precedente, il Governo prende consegna dei possessi, dopo perizia compilata per cura della Commissione agraria e depositata nell'Ufficio di Prefettura, e si obbliga ad eseguire i miglioramenti agrarii in un dato termine; trascorso il quale, riconsegna i possessi bonificati, ed il proprietario è tenuto a pagare la spesa del bonificamento a contribuzioni annuali, in un periodo di tempo non maggiore di 20 anni.

Nel secondo caso, i beni restano di diritto, in virtù della presente legge, espropriati per causa di pubblica utilità. Ed il Prefetto, dopo perizia compilata nei modi sopraccennati, ne autorizza la occupazione immediata, e trasmette le carte al presidente del Tribunale civile di Roma, per l'ulteriore procedura a tenore degli articoli 32 e seguenti della citata legge dei 25 giugno 1865, n. 2359,

(*) Vedi *Monitore*, N. 7 del 1881.

Art. 10. Se dopo la dichiarazione ed obbligazione di che nell'articolo 7, il proprietario non cura di eseguire i prescritti lavori e miglioramenti agrarii a proprie spese e per proprio conto nel tempo stabilito, il Governo, o chi per esso, provveda d'ufficio a danno del proprietario medesimo.

Art. 11. La contribuzione, di che negli articoli 7 e 9, è esigibile in ciascun anno, contemporaneamente alla imposta prediale e colle forme di questa, incominciando dall'anno successivo a quello in cui venne liquidata ed approvata la entera spesa.

Il contributo è esigibile, non ostante qualunque opposizione od appello, giudiziale o stragiudiziale, fatto dalle parti alla liquidazione e collaudazione.

Art. 12. I proprietarii dei terreni compresi nella zona indicata nell'articolo 1° possono godere le facilitazioni concesse ai Consorzii di bonificamento con gli articoli 38 e 56 della legge dei 25 giugno 1882 sui bonificamenti, secondo l'avviso che per i singoli casi dà la Commissione agraria.

Art. 13. Trascorsi cinque anni dalla promulgazione della presente legge, è vietato il pascolo degli animali bovini allo stato brado su tutti i terreni compresi nella zona indicata nell'articolo 1.

Art. 14. Coloro che, nel termine di venti anni dalla promulgazione della presente legge, costruiranno nell'Agro romano, fuori della cinta daziaria della città, fabbricati ad uso di abitazione degli agricoltori ed opificii, saranno soggetti all'imposta dei fabbricati solamente dopo dieci anni da che questi siano resi abitabili o servibili all'uso al quale sono destinati.

Art. 15. I costruttori dei fabbricati e degli opificii, di che nell'articolo precedente, possono godere le facilitazioni che si concedono ai proprietarii dei terreni compresi nella zona indicata nell'articolo 1, a tenore e con le norme dell'articolo 12 della presente legge.

Art. 16. L'aumento di rendita, che s'otterrà coi miglioramenti agrarii dai terreni compresi nella zona indicati nell'articolo 1, è esente dall'imposta fondiaria per venti anni, contando dalla data entro la quale, secondo i termini fissati dalla Commissione agraria, i miglioramenti stessi debbono essere compiuti.

Art. 17. Sono assegnati premii in denaro ai proprietarii, che nell'Agro romano costruiranno fabbricati comodi e salubri per gli operaj e per gli animali, attueranno industrie agrarie, e coltiveranno, secondo le migliori regole dell'agraria, le piante arboree più adatte alle condizioni fisiche ed economiche della campagna romana.

Art. 18. Il Ministro dell'agricoltura, col parere della Commissione agraria e sentito il Consiglio di agricoltura, fissa annualmente il numero e l'ammontare dei premii per i fabbricati, per le industrie agrarie e per le singole coltivazioni.

Art. 19. La Commissione agraria esamina i fabbricati, le industrie agrarie e le coltivazioni dei concorrenti ai premii, e propone al Consiglio dell'agricoltura i premii da aggiudicare.

Art. 20. Per la esecuzione della presente legge, è stanziato annualmente apposito fondo sul bilancio passivo del Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

Art. 21. Per l'esecuzione dei miglioramenti agrarii, che i proprietarii obbligati alla bonificazione dell'Agro romano non avessero fatti entro i termini perentorii ai medesimi assegnati, e circa i quali il Governo, secondo l'articolo 10 della presente legge, dovrà provvedere d'Ufficio; e per l'esecuzione dei miglioramenti agrarii su terreni occupati od espropriati in virtù della presente legge, è data facoltà al Governo di affidare, mediante Decreto Reale, l'incarico di eseguire i lavori stessi a Società italiane, con preferenza a quelle che attendono a lavori di bonificamenti, di irrigazioni e di miglioramenti agrarii.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero ha disposto che si proceda agli studii definitivi delle seguenti linee di ferrovia, comprese nella legge del 29 luglio 1879:

Mantova-Legnago . .	Chil.	32	per L.	4,320,000
Salerno-San Severino .	»	16	»	3,200,000
Ponte Santa Venere-Avellino	»	81	»	28,000,000
Ponte Santa Venere per Venosa Altamura e Gioia	»	143	»	24,000,000
Sulmona-Isernia-Campobasso	»	165	»	58,000,000
Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza . . .	»	58	»	18,000,000
Portogruaro-Casarsa .	»	29	»	3,375,000
Totale	Chil.	524	L.	138,895,000

><

In una recente adunanza del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stata trattata la questione relativa alla scelta di quale fra le due linee Borgo San Donnino-Cremona e Parma-Cremona doveva meritare la preferenza.

Per la prima di dette linee, il progetto fu studiato dall'ing. F, Podestà; per la seconda, dall'ing. Albertini. La lunghezza e l'importo risultano: per la prima, di chilometri 38 e di L. 7,390,000; per la seconda, di chil. 56 e di L. 8,780,000.

Per la Borgo San Donnino-Cremona venne, di accordo fra le Provincie di Cremona e di Piacenza, promossa la costituzione di un Consorzio per la costruzione e l'esercizio della linea.

Per entrambe le linee poi fu chiesta la concessione al Governo, a termini dell'articolo 18 della legge 29 luglio 1879, coi sussidii stabiliti all'art. 11.

Non avendo potuto le Provincie di Cremona e di Parma mettersi d'accordo per un tracciato comune, ha dovuto intervenire il Governo, il quale, com'è sopra accennato, ha sottoposto la questione della scelta del tracciato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha ritenuto doversi dare la preferenza alla linea Borgo San Donnino-Cremona, il cui progetto, da considerarsi siccome definitivamente approvato, potrebbe servire di base alla relativa concessione

Veniamo poi assicurati che il Consiglio ha inoltre ritenuto, agl'interessi locali della provincia di Parma, potersi provvedere colla costruzione di un tronco di ferrovia, che, partendo da Parma, si congiunga a Busseto con la linea da Borgo San Donnino a Cremona.

><

Già altra volta si è parlato nel *Monitore* della domanda fatta dalla Società della tramvia Como-Fino-Saronno e Fino-San Pietro Martire al Ministero dei lavori pubblici, affinchè la linea Saronno-Como, costruita ed esercitata come tramvia, venga invece considerata e classificata come ferrovia ordinaria.

La Società predetta ha all'uopo chiesta al Governo la concessione della linea, sulla base della legge per le ferrovie complementari del 29 luglio 1879, sottoponendo alla superiore disamina il progetto di esecuzione della linea stessa, nonchè lo schema di Capitolato da servire di base alla concessione

Veniamo ora informati che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, al cui esame fu sottoposta la domanda della Società, ha ritenuto che innanzi tutto debbano sentirsi le Provincie ed i Comuni interessati per vedere quali eccezioni per avventura possano fare alla domanda di che trattasi: e che, in caso di accettazione della proposta, debba la linea venire modificata, sia in quanto riguarda la planimetria, come anche per l'altimetria, provvedendo inoltre alle necessarie opere di isolamento nella traversata degli abitati.

><

Per la linea ferroviaria da Cuneo a Mondovì è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici, dall'Ufficio del Genio civile di Cuneo, il progetto di appalto del 2° e 3° tronco della linea medesima, della lunghezza di m. 18,200 e dello importo totale di L. 1,332,000.

Intorno a questo progetto daremo nel prossimo numero le principali indicazioni tecniche.

><

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Modena, concessionaria della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici che si proceda alla visita di ricognizione del tronco della stessa ferrovia compreso fra Sassuolo e Modena, della lunghezza di chil. 20, i cui lavori sono portati al punto da permettere l'attivazione del servizio pubblico.

><

Ci scrivono da Bologna che, da parte di una Società inglese, è stata fatta a quella Deputazione provinciale la proposta di assumere la costruzione *à forfait* della linea da Bologna a Verona.

><

Abbiamo da Reggio Emilia che il primo tronco della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla, compreso fra Ventoso e Reggio, della lunghezza di chilometri 11, è pressocchè ultimato, per cui si spera di aprirlo in breve all'esercizio. Sono già arrivate sul sito le locomotive, che dovranno prestar servizio sul nuovo tronco di ferrovia.

><

Le modificazioni di orario sulle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, delle quali abbiamo parlato nella scorsa settimana, andranno in vigore col giorno 1° del prossimo marzo. Coll'attivazione del nuovo orario si spera di mettere in servizio qualcuna delle vetture a letto Pullman, destinate pei viaggi fra la Capitale e la Sicilia.

><

Ci scrivono da Milano che dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, tra le altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato la spesa di L. 80,000 e l'appalto relativo ai lavori di ristauro e pulitura del fabbricato viaggiatori e tettoia della Stazione di Torino P. N.

Ha approvato la spesa di L. 10,000 per spostamento e sostituzione di piattaforme nella Stazione marittima di Venezia pel giro dei carri da 12 tonn.

Idem di L. 6,800 per l'alzamento del fabbricato attiguo alla rimessa locomotive e carrozze nella Stazione di Carrara, per la costruzione di locali ad uso dormitorio del personale viaggiante.

Idem di L. 2,462.54 per l'impianto del servizio teletelegrafico nelle Stazioni della linea Torino-Torre Pellice.

Idem lo schema di Convenzione da stipularsi colla Provincia di Modena per la costruzione di un cavalcavia sulla linea Piacenza-Bologna per la ferrovia economica Sassuolo-Mirandola.

Idem lo schema di Convenzione da stipularsi col Comune di Mortara pel concorso nella spesa occorrente all'ampliamento di quella Stazione.

Idem la spesa occorrente alla ricostruzione del tetto e pavimento del magazzeno merci nella Stazione di Gonzaga-Reggiolo.

Ha autorizzato la proroga del contratto colla Ditta Poggi pel servizio dei trasporti a domicilio in Savona.

Ha aggiudicato alla Ditta Luigi Prosdocimi l'esercizio del Caffè di Adria.

Idem la fornitura di 335 piattaforme da m. 4.50 e 5.50 alle seguenti Ditte:

Stabilimento Pietrarsa in Napoli,	in numero di	30
Officine di Savigliano	»	30
Miani e Venturi e C.i in Milano	»	45
Bosisio e C.i »	»	60
Cerimedo e C.i »	»	60
Rocchetti in Padova	»	60
Società di Baun nel Belgio	»	30
Ansaldo in Sampierdarena	»	20

Ha approvato lo schema di Convenzione da stipularsi col Municipio di Pistoia per la concessione d'acqua ad uso della Stazione omonima.

Ha autorizzato la spesa di L. 13,200 per acquisto dalle Ditte Güller Melchiorre e Neville e C. di macchine utensili per l'Officina di Torino P. S.

Ha approvato lo schema di Convenzione da stipularsi colla Società Fondiaria Milanese, per l'espropriazione di terreni occorrenti all'impianto della nuova Stazione di smistamento a Milano P. Sempione.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato le condizioni stipulate in un'appendice alla Convenzione vigente colla Compagnia Belga delle vetture a letto pel servizio sulla rete dell'Alta Italia e delle Romane.

><

In seduta del 16 corr., con decorrenza 1° gennaio 1883, furono approvate dal Consiglio d'Amministrazione le proposte di aumenti, promozioni, gratificazioni, ecc. a favore del personale.

><

La pubblica opinione ebbe a preoccuparsi di un grave furto di gioie ed indumenti pel valore di L. 15,000, commesso a danno della sig. Bloonfield Moore Clara, e che volevasi addebitare come avvenuto sulla rete delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Dalle ricerche praticatesi dall'Autorità giudiziaria si è invece constatato che il furto in parola avvenne prima che la predetta signora dal vapore *Aleppo*, sul quale viaggiava, sbarcasse in Italia.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni intorno ad affari concernenti le Strade ferrate:

Ritenne che possano essere approvati i progetti e si possano indire i pubblici incanti per gli appalti di cui infra.

a) per la provvista delle traversine e per l'armamento dei tronchi Zollino-Soleto e Soleto-Galatone, della ferrovia Zollino-Gallipoli. La spesa totale ammonta a L. 180,000, di cui L. 163,000 a base d'asta, e L. 17,000 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti. La lunghezza dei due tronchi è di m. 17,300;

b) per l'armamento dei tronchi della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compresi fra Ravenna e Cervia, la cui spesa è preventivata in L. 507,475;

c) per la fornitura e messa in opera delle travate metalliche occorrenti lungo i tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto, della ferrovia Ivrea-Aosta. La spesa complessiva è preventivata in L. 300.000, comprese L. 34.000 per imprevisti;

d) per la costruzione del primo tronco della linea da Valsavoia a Caltagirone, compreso fra la Stazione di Valsavoia e quella di Leone, della lunghezza di m. 9,600 e dello importo complessivo di L. 736,000, di cui lire 484.000 a base di appalto, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, armamento e materiale fisso;

e) per la fornitura dell'armamento occorrente: al tronco Reggio-Villa San Giovanni, della linea Reggio-Castrocucco; al tronco Biadene-Levada, della linea Belluno-Feltre-Treviso; ai tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto, della ferrovia Ivrea-Aosta; ed a tutta la linea Carmagnola-Bra. La fornitura è preventivata complessivamente in L. 1,338,445, ed è distinta in tre lotti, cioè: 1° lotto, tonnellate 4,382 di rotaie; 2° lotto, quintali 2,189 di stecche e quintali 1,376 di piastrine; 3° lotto, quintali 451 di chiavarde e quintali 1,238 di ramponi;

f) per la esecuzione del piazzale e dei fabbricati della Stazione di Teramo, nonchè delle case e garette di guardia e relativi piazzali lungo il 4° tronco della ferrovia da Teramo a Giulianova. La spesa a base d'asta rileva a lire 291,000, e quella a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti a L. 27,000; in totale lire 318,000.

Il Consiglio medesimo ha poi ritenuto che possano approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, i seguenti progetti:

1. Progetto per l'impianto di un nuovo binario di ricovero dei treni-merci nella Stazione di Felizzano, lungo la linea da Torino ad Alessandria;
2. Progetto per la costruzione di un nuovo argine contenitore sulla sponda sinistra del primo ramo del torrente San Nicola al Km. 75.552 della linea Taranto-Reggio, per difendere la ferrovia da straripamenti del detto torrente;
3. Progetto per la costruzione di due manufatti occorrenti allo smaltimento delle acque lungo il tronco Trinitapoli-Barletta, della linea Ancona-Otranto.

Infine il Consiglio ha avvisato che possa essere approvata la maggiore spesa occorrente per l'allargamento del ponte sul torrente Gesso, nel tronco da Cuneo a Borgo San Dalmazzo della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, pel quale lavoro è preventivata la spesa di L. 56,000; nonchè il progetto di appalto per la costruzione della Stazione di Porto d'Ascoli, lungo la ferrovia Ascoli-San Benedetto, progetto comprendente le opere e provviste ed il materiale occorrente alla detta costruzione, escluse le espropriazioni, l'armamento, l'inghiaiamento ed il materiale fisso. La spesa relativa è preventivata in L. 96,000.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 17 corrente.

Furono, tra altri, approvati i progetti relativi:

All'appalto della posa dell'armamento lungo la ferrovia Gallarate-Laveno;

Alla costruzione di un ponte metallico presso la Stazione di Albano pel passaggio del tronco Albano-Nettuno sulla linea Roma-Napoli;

All'ingrandimento del fabbricato viaggiatori, ed altri lavori accessorii nella Stazione di Castrogiovanni, lungo la ferrovia Catania-Licata;

Alla deviazione presso Reposto della strada provinciale Termini-Rieti per la costruzione della ferrovia omonima;

Alla costruzione di un ponte a travata metallica sul Tacina, in provincia di Catanzaro, nel 4° tronco della strada provinciale Rogliano-Parenti;

Alla costruzione del tratto da Longobucco al Vallone Pirillo della strada provinciale, dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, in provincia di Cosenza.

E furono pure approvati i piani generali delle Stazioni di Cecchina e Carcocceto, lungo la ferrovia Albano-Nettuno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cajanello-Isernia. — L'incanto simultaneo tenutosi il 7 corrente essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 3 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del secondo tronco della ferrovia Cajanello-Isernia, compreso fra i chilometri 15 + 711 e 21 + 500 a partire da Cajanello, della lunghezza di m. 5,789 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali d'armamento e la posa in opera del medesimo), per la presunta somma di L. 521,586.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi diciotto dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L 20.600, ed in L. 55,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Lecco-Colico — Leggiamo nell'*Eco della Provincia* di Sondrio:

I resoconti telegrafici parlamentari riferiscono che, nella seduta del giorno 12 corrente, il Ministro dei lavori pubblici rispose all'on. Marcora: « che sono state assegnate somme ragguardevoli alla linea Lecco-Colico, e che se ne spingono i lavori colla maggiore alacrità ».

Noi dobbiamo supporre che questi resoconti siano di una inesattezza fenomenale, giacchè è impossibile che l'on. Baccarini abbia potuto esprimersi in un modo così contrario alla verità.

La verità è, che *non sono ancora tutti approvati* i progetti dei varii tronchi di quella linea, quantunque da parecchi mesi siano stati inviati al Ministero. Sicchè, non solo non si lavora con alacrità, ma *non s'è neanche cominciato a muovere una palata di terra.* E quanto alle *somme ragguardevoli*, può essere che siano inscritte nel bilancio del 1883, ma certo era una *somma insignificante* quella inscritta nel bilancio del 1882. Oltrecchè, il non essersi ancora costituito il Consorzio delle Provincie dà a questa impostazione di somme una importanza assai relativa.

Non sappiamo che sugo vi sia a trattare siffatte questioni con così poca serietà ed a pascersi vicendevolmente di fole.

La linea Lecco-Colico è finora tutt'altro che bene avviata, e si trova nel primo periodo delle maggiori difficoltà,

Speriamo che si vinceranno; ed a vincerle gioverà, è non sarà di troppo, tutta la buona volontà del Governo, della Provincia e dei nostri deputati al Parlamento.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Leggiamo nel *Ravennate*:

Il nostro Consiglio provinciale ha votata all' unanimità la proposta concordata fra i delegati delle Deputazioni provinciali ed il comm. Trezza, il quale, com' è noto, ha stipulato un compromesso tendente ad esonerare le Provincie ed i Comuni da ogni aggravio per questa ferrovia E siccome da alcune nostre particolari informazioni risulterebbe quasi certa la adesione alla proposta medesima dei Consigli provinciali di Venezia, Padova e Rovigo, e vi è ancora tutta la ragione per sperare che l' accetteranno anche i Consigli di Forlì, Pesaro e Perugia, così può dirsi ormai costituito il Consorzio, ch'è il primo passo col quale l'ideale del progetto entra nella via della pratica attuazione.

Ferrovia di Superga. — Al Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 16 corrente, la Giunta fece le seguenti proposte:

« 1° Sia chiesta dal Municipio al Governo del Re la concessione della ferrovia di Superga (*sistema Agudio*), mantenendosi le promesse fatte dal Ministro dei lavori pubblici di un annuo concorso non inferiore a L. 50,000, col totale pagamento delle offerte L. 900,000 nel 1893.

« 2° Tale concessione sia dal Municipio trasferta, con tutti i suoi vantaggi ed oneri, alla Società anonima costituitasi in Torino il 31 gennaio 1883, per la costruzione e l'esercizio della suddetta ferrovia, sotto la presidenza del senatore commendatore Ranco.

« 3° Sia mantenuto in favore della suddetta Società il votato concorso di L. 300,000, da pagarsi in due versamenti: il primo di L. 150 mila all'apertura del regolare esercizio; ed il secondo, di egual somma, al definitivo collaudo, e non prima di tre mesi dal pagamento della prima rata, conchè:

« *a*) La linea sia aperta all'esercizio non più tardi del 1° maggio 1884;

« *b*) Siano riservati col Municipio gli accordi opportuni intorno agli orarii ed alle tariffe;

« *c*) Venga eseguito, mediante opportuna convenzione colla Società del *tramvia* di Gassino, il servizio cumulativo senza trasbordo, tra l'interno della città di Torino e la basilica di Superga;

« *d*) Si mantenga in favore del Municipio di Torino, dopo il primo quinquennio di esercizio, la partecipazione agli utili, sulla base del 10 per cento del prodotto netto.

« 4° La Società sia tenuta a versare all'Erario municipale, prima della domanda di concessione, una cauzione di 30 mila lire, che, senza bisogno di atti giudiziarii, rimarrà di spettanza del Municipio, quando i lavori non fossero effettivamente incominciati entro due mesi dalla data della concessione ».

Avendo chiesto alcuni consiglieri se constava realmente che il Governo darà il sussidio in rate annuali di L. 50 mila, l'assessore Di Sambuy disse essere parola del Ministro di dare alla ferrovia di Superga un sussidio annuale di circa lire 50 mila, in guisa da compiere il pagamento delle lire 900,000 nel 1893. Qualora il Governo recedesse dalla parola data, il Municipio non sarà obbligato più di quello che oggi si obbliga. Aggiunse che la Società anonima ha posto per *conditio sine quâ non* il pagamento in due rate del concorso municipale. Riteneva essere il Municipio garantito moralmente e materialmente.

Dopo ciò, messa ai voti la proposta della Giunta, venne approvata all'unanimità.

Ferrovia di Casale. — Nella suddetta seduta del Consiglio comunale, la Giunta proponeva:

« 1.° Di concorrere alla progettata ferrovia Torino-Chieri-Castelnuovo-Piovà-Murisengo-Pontestura-Casale, colla somma di lire 320 mila, da pagarsi in L. 100 mila tre mesi dopo l'apertura all'esercizio dell'intera linea, e per 220 mila lire in dieci annualità di L. 22 mila ciascuna, a principiare dall'anno successivo, purchè l'esercizio venga lodevolmente mantenuto, secondo i termini della concessione governativa e le condizioni da stabilirsi con questo Municipio.

« 2.° Di concedere alla Società costruttrice il terreno per l'impianto della Stazione nel Borgo Po, presso la piazza della Gran Madre, tra il fiume ed il canale Michelotti, alla condizione che la Società medesima adempia, esclusivamente a sue spese, a tutti gli obblighi, da concertarsi col civico Ufficio d'arte, per gli accessi e la viabilità intorno alla nuova Stazione.

« 3.° Di accordare infine alla Società concessionaria il passaggio dei treni sull'argine del canale Michelotti, dalla Stazione di Torino sino alla Madonna del Pilone, allargando però l' argine medesimo verso il fiume, in modo da lasciar sempre al pubblico passaggio una larghezza non inferiore di m. 4, divisa per tutta la lunghezza dell'argine da uno steccato in quei modi che verrà ulteriormente stabilito ».

Dopo votata una proposta del cons. Compans per dare mandato di fiducia alla Giunta intorno alla questione della detta Stazione, messa ai voti la proposta della Giunta, fu all'unanimità approvata.

Tramvia Torino-Pianezza-Druent. — Nella seduta medesima la Giunta propose al Consiglio di accordare a G. B. Chiambretto la facoltà di costruire la linea tramviaria Torino-Pianezza, con prolungamento a Druent, per la parte di essa strada che scorre dalla barriera del Martinetto sino al confine di questo Comune; conchè il concessionario si uniformi a tutte le condizioni che verranno dall'Ufficio tecnico ulteriormente indicate, e con piena riserva di deliberare in seguito sul percorso e sulle condizioni che sarà il caso di adottare per la nuova linea tramviaria dalla barriera del Martinetto sino al centro della città.

Dopo poche osservazioni del cons. Piana, il Consiglio adottò la proposta della Giunta.

Ferrovie dell' Alta Italia — La Direzione dell' esercizio previene il pubblico che col giorno 22 corrente mese sarà aperto al servizio il tronco Novara-Romagnano, della nuova linea Novara-Varallo, comprendente le Stazioni di S. Bernardino, Briona, Fara, Sizzano, Ghemme e Romagnano.

Le nominate Stazioni saranno tutte abilitate ai trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani; quelle inoltre di Fara, Sizzano, Ghemme e Romagnano, saranno anche abilitate ai trasporti delle merci che, a tenore dei regolamenti in vigore, non possono trasportarsi coi treni viaggiatori.

I treni viaggiotori sul nuovo tronco saranno regolati da apposito orario.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si ha per telegrafo da Berna, 15:

La Compagnia del Gottardo convocò sabato ad una Conferenza in Lucerna le Compagnie ferroviarie interessate, francesi, belghe, tedesche e svizzere, per perfezionare i servizii internazionali. Trattasi specialmente di lottare colla concorrenza da cui la linea è minacciata, in seguito all'organizzazione di un treno rapidissimo Roma-Londra, progettato dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo colle linee italiane. Il treno Londra-Calais-Parigi-Torino-Genova-Roma avrebbe vantaggi considerevoli sulla linea del Gottardo-Basilea-Ostenda o Basilea-Calais. La Compagnia del Gottardo proporrebbe treni rapidi di giorno.

— Un telegramma odierno reca che la Conferenza non approvò la creazione di nuovi treni celeri, e sarà quindi mantenuto il servizio attuale.

Ferrovie svizzere. — A schiarimento della notizia data nel numero precedente circa la revoca del decreto federale, che sospendeva la tariffa comune 442, togliamo dalla *Gazz. Ticin.* il seguente resoconto della seduta del 12 corr. del Consiglio federale:

Il Dipartimento delle ferrovie, basandosi sull'articolo 35, cifra 3, della legge sulle ferrovie, secondo il quale, le Amministrazioni ferroviarie non possono accordare ad alcune delle preferenze, che non sono ammesse in uguali circostanze agli altri tutti, ha inoltrato a suo tempo il se-

Svizzera Occidentale per sè stessa e per le Direzioni compartecipanti alla *tarif commun d'exportation et de transit* N. 442 delle Strade ferrate Giura-Berna-Lucerna e Centrale:

« La massima che per le Stazioni che giacciono più vicine non si può prelevare alcuna tassa complessiva più elevata che per quelle più lontane, dev'essere applicata a tutte le Stazioni fra Ginevra ed i punti finali della tariffa, Basilea, Aarau e Lucerna, senza considerazione se esse siano poste o meno sopra una delle vie d' instradamento, che furono designate fra le Amministrazioni ferroviarie concordatarie per i punti finali ».

Questo rechiamo del Dipartimento non essendo stato applicato generalmente, lo stesso ne fece rapporto al Consiglio federale, e questo prese il 3 novembre 1882 la seguente risoluzione:

« In applicazione dell'art. 35, cifra 4, al 2 della legge sulle ferrovie del 23 dicembre 1872, è ordinata la soppressione della *tarif d'exportation et de transit*, N. 442, e la Direzione della ferrovia della Svizzera Occidentale e del Sempione è invitata, osservando il termine legale di tre mesi di pubblicazione, a porla fuori di vigore ».

Da quell'epoca in poi tutte le Amministrazioni delle Ferrovie svizzere direttamente interessate alla tariffa hanno fatto pervenire al Dipartimento la dichiarazione, che esse non si opponevano più per il caso presente, e sotto garanzia della loro posizione specialmente per la quistione della riscossione delle tasse, ad accordare alle Stazioni laterali e parallele, che si trovano più vicine a Ginevra di Basilea, Aarau e Lucerna, quelle tasse le quali erano fissate per quest'ultime Stazioni nella tariffa N. 442.

Il Dipartimento ha accolto questa dichiarazione, riservando però da parte sua i diritti delle Autorità federali per tutte le quistioni non toccate dalla tariffa N. 442.

In tale situazione, il decreto del Consiglio federale del 3 novembre 1882 è dichiarato abrogato, e si risolve di prenderne notizia a processo verbale.

Ferrovie belghe — Leggiamo nell'*Indépendance belge*:

I giornali tedeschi si occupano molto, in questo momento, del progetto di impianto della ferrovia diretta da Bruxelles a Magonza. Essi si fanno in ciò l' eco delle Camere di commercio del loro paese, le quali con dei ricorsi si indirizzano al Ministro dei lavori pubblici di Berlino, sig. Maybach, per chiedergli la pronta esecuzione di questa ferrovia.

Uno dei più importanti di questi Corpi costituiti, la Camera di Francoforte sul Meno, mandava ancora, alcune settimane sono, uno di questi ricorsi, nel quale faceva risaltare i vantaggi considerevoli che offrirebbe la linea diretta, raccorciando, con una notevole proporzione, la distanza che separa oggi le città di Francoforte e di Magonza dalla Capitale del Belgio.

Conferenza austro-tedesca — Si ha da Berlino, 14, che la Conferenza ferroviaria austro-germanica sottoscrisse il 13 corrente il protocollo sulle massime direttive per il transito in Austria-Ungheria, Germania e Romania sulla ferrovia Lodovico Carlo, e così pure pel transito magiaro-austriaco verso il Belgio e l' Olanda. Tutte le tariffe dovranno essere pubblicate a tempo opportuno, e le tariffe dei detti trasporti devono essere pareggiate in concorrenza con quelle dei trasporti per via fluviale o marittima.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Torino. — Nella seduta del 19 corr. del Consiglio comunale di Torino, la Giunta proponeva la spesa di L. 30,000 per la sistemazione del Corso del Valentino, dalla via Nizza al piazzale del Castello a due filari d'ippocastani.

A tale spesa si farà fronte prelevando i fondi occorrenti sull'art. 268 del bilancio (Esposizione generale italiana), reintegrando la somma prelevata sul bilancio 1884.

Dopo varie osservazioni e proposte di *Pacchiotti*, *Rossi*, *Ceppi*, *Massa*, *Rocca*, e dopo le spiegazioni fornite dall'assessore *Di Sambuy*, le proposte della Giunta furono approvate.

E fu pure approvata la proposta della Giunta di chiamare col nome di *Corso Vittorio Emanuele* anche la piazza su cui dovrà sorgere il monumento al Re Galantuomo nella vecchia Piazza d'Armi.

Concessioni di derivazioni d' acqua. — Con R. Decreto del 31 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 23 corr.), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'aggiunto elenco di derivare le acque ed occupare le spiaggie ivi indicate. Sono 5 concessioni d' acqua per *forza motrice* (1 prov. di Massa, 1 Mantova, 1 Milano, 1 Cosenza e 1 Alessandria); 2 per *irrigazione* (Ivrea); e 6 per *occupazione di spiaggie* (Como).

Fabbrica d' armi. — Si ha da Terni, 13:

Fra cinque o sei mesi, il colonnello Zanolini, che è alla direzione dei lavori, promette compiuta la grandiosa Fabbrica d'armi in Terni, che dovrà produrre 200 fucili al giorno, facendo lavorare mille operaj. Già l'officina meccanica è in piena attività, e vi lavorano duecento operaj. Lo Stabilimento ha 350 cavalli di forza motrice, ed è montato con gli ultimi e più perfetti mezzi meccanici.

Casse di risparmio postali. — Il *Diritto* annunzia che, sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici, Sua Maestà firmò il decreto, col quale è accordata agli Ufficii postali la facoltà di ricevere, come deposito sopra libretti di risparmio, i *coupons* della Rendita al portatore.

Ufficii telegrafici. — Nelle Stazioni di Novi, Silvano ed Ovada, della tramvia Novi-Ovada, in provincia di Alessandria, è stato attivato il servizio telegrafico per il Governo ed i privati, con orario limitato.

— Il giorno 12 corr. in Giuliano in Campania, provincia di Napoli, è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Bonifiche in Francia — Scrivono da Napoli, 15, alla *Perseveranza*:

È partito per Parigi il comm. Giov. Battista Fornari, cognato dell' on. Massari, per effetto d' un invito che il Ministero francese ha rivolto all'on. Baccarini, di volere il parere d'un ingegnere italiano sui lavori importanti di scoli e di bonificazioni, che sono per iniziarsi sulla foce del Rodano. Il Fornari è direttore del Genio civile della provincia di Salerno, e peritissimo nei lavori di bonifiche; il che dà ragione della scelta fatta dal ministro Baccarini. Mi sembra un fatto degno di nota, perchè mostra la reputazione in cui è tenuto in Francia per questi lavori il Genio civile del nostro Regno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii è perdurata, anche nella scorsa settimana, una grande atonia, fatta sempre qualche eccezione a riguardo delle Azioni della Società delle Meridionali, ch'ebbero mercato a 450 ed a 454.

CONVOCAZIONI

Società anonima della tramvia Pinerolo-Perosa-Argentina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 4 marzo p. v. in Pinerolo (Stazione), per la nomina di sindaci e determinazione della retribuzione ai medesimi.

Manifattura di lane in Borgosesia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 marzo p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio

1832 e relative deliberazioni, per la nomina di amministratori e sindaci, e per provvedimenti in relazione al nuovo Codice di commercio.

Lanificio Rossi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via Mercato. 9) per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sulla gestione del 1882, per approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1883.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 26 corr., presso la Prefettura di Belluno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del 3° tronco, compreso fra la sponda sinistra del Piova e le adiacenze del ponte sul Piave, della strada nazionale pel Monte Misurina, in diminuzione dell'importo di L. 73,419.09, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Montesantangelo (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero e della strada di accesso, per la complessiva somma di L. 94,864.92. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 2,800, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Agazzano (prov. di Piacenza), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Palazzo comunale con Scuole maschili e femminili, alloggi, Pretura e carcere mandamentale, per il complessivo importo di L. 54,825.05. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della ricostruzione del pavimento di via Giulia e piazza Archi in tacchi di arenaria della Spezia, per l'importo di L. 56,000. Deposito cauzionale L. 5,000, di cui 600 per spese d'asta e contratto.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento della strada obbligatoria, che dal Comune di Tortorici va al confine di Castell'Umberto, per la complessiva somma di lire 108,632.37. Lavori da eseguire a termine del Capitolato. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambidue come sopra.

— Il 1° marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione del porto di Napoli, per la presunta somma di L. 7,141.000 Lavori da eseguire entro 8 anni dalla consegna. Deposito interinale lire L. 250,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bagnorea (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del Campo del Mercato, per il presunto importo di L. 14,341.51. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 1,500, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di bonificamento dell'Agro telesino, per il presunto importo di L. 82,320. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dei locali, già Officine delle Ferrovie dell'Alta Italia, in Bardonecchia, per l'accasermamento di una Compagnia Alpina e per altri servizii militari, per il presunto importo di L. 32,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 3,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione (1883-85) delle opere d'arte del porto di Bari, per l'annua somma di L. 22,000. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 7,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione ed ampliamento della caserma dei RR. Carabinieri in Orani (circondario di Nuoro), per il presunto importo di L. 52,482.67. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue come sopra.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un Panificio militare e di una tettoia presso la piazza Guglielmo Pepe in Roma, per l'importo di L. 800,000. Lavori da eseguire entro 550 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 80,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Palermo-Messina per Catania, compreso fra l'abitato di Calascibetta ed il principio della strada d'accesso al ponte Morello, della lunghezza di m. 10,383.33, per la presunta somma di L. 263,600. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1 aprile 1883 al 31 dicembre 1892) del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra il colle Gigliotto e m. 97 dopo l'acquedotto detto di Passo Marino, della lunghezza di m. 58,916, per l'annua somma di L. 37,060. Deposito interinale L. 3,500, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione (dal 1 aprile 1883 al 31 marzo 1886, del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle di Tenda, compreso fra l'estremità sud della piazza V. E. di Cuneo ed il confine francese, della lunghezza di m. 51,104, in diminuzione dell'importo annuo di lire 26,759.86, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Terranova Pausania per Orosei e Siniscola, compreso fra l'abitato di Terranova e la regione Budoni, della lunghezza di m. 37,043, in diminuzione dell'importo annuo di L. 10,704.84, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Minervino Murge, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale consorziale obbligatoria fra questo Comune e quello di Lavello, della lunghezza di m. 7,550.48, per la presunta somma di L. 90,000. Deposito interinale L. 4,250, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva lire 8,500, ambedue come sopra.

— L'8 detto mese, presso la Direzione dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per la fornitura di kg. 22,990 di ferro in verghe diverse (Cogne). per l'importo complessivo di L. 13,794. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 1,400 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società anonima dei *Tramways* napoletani la costruzione di una grande travata metallica sul Pollena.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di dicembre 1882
e confronto coi definitivi di dicembre 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri { in esercizio	3.708	3.571	137	»
Media { in esercizio	3.586	3.569	17	»
Viaggiatori	2,944,999.78	2,995,581.68	»	50,581.90
Bagagli e cani	122,780.20	126,183.08	»	3,402.88
Merci a grande velocità	1,076,939.21	976,066.90	100,872.31	»
Merci a piccola velocità	4,810,605.10	4,701,181.29	109,423.81	»
Totale dei prodotti ferroviari	8,955,324.29	8,799,012.95	156,311.34	629.12
Navigazione sul lago di Garda	6,970.85	7,599.97	»	»
Totale del mese	8,962,295.14	8,806,612.92	156,682.22	»
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *dicembre*				
Viaggiatori	42,572,793.15	43,605,172.97	—	1,032,379.82
Bagagli e cani	1,869,387.20	1,384,283.85	—	14,896.65
Merci a grande velocità	11,226,579.38	10,917,370.77	309,208.61	—
Merci a piccola velocità	58,417,484.24	56,818,779.77	1,598,704.47	—
Totale dei prodotti ferroviari	114,086,243.97	113,225,607.36	860,636.61	—
Navigazione sul lago di Garda	121,110.55	122,868.57	—	1,758.02
Totali dal 1° gennaio	114,207,354.52	113,348,475.93	858,878.59	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione).*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di dicembre	2,415.14	2,464.02	— 48.88	— 1.98
Prodotti totali	31,814.35	31,724.74	+ 89.61	+ 0.28

Agli 11 settembre aperto il tronco Garlasco-Stradella di chilom. 25 (1) — Al 6 novembre Mortara-Robbio di chilom. 12 (1) — Ai 4 dicembre Oleggio-Pino (confine svizzero) di chilom. 66 — Ai 21 dicembre Pinerolo-Torre Pellice di chilom. 17 — Ai 31 dicembre Mortara-Garlasco di chilom. 17 (1).

(1) Nei riguardi del percorso dei convogli devono invece computarsi anche i tratti comuni, epperò queste distanze sarebbero rispettivamente 51, 12 e 18.

Strade Ferrate Meridionali

4ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,593.—	458,099.10	287.57
Settimana corrisp. nel 1882.	1,460.—	449,460.65	307.85
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+133.—	+ 8,638.45	— 20,28
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,583.71	1,707,151.40	1,077.94
Introiti corrisp. nel 1882	1,460.—	1,641,352.40	1,124.21
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+123.71	+ 65,799.00	— 46.27
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	262,885.04	196.48
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	257,953.39	194 83
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 4,931.65	+ 1.65
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	867,861.75	648.63
Introiti corrisp. nel 1882	1,324.—	779,978.40	589.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 87,883.35	+ 59.52

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	24,719,12	10,988,14	7,363,33
Piccola Velocità	6,442,21	299,46	4,115,91
Totali	31,161,33	11,287,60	11,479,24

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,686	618,560.21	19,187.00
Settimana corrisp. del 1881	1,681	592,773.53	18,387.20
Differenza (in più	5	25,786.68	799.80
Differenza (in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all' 18 9.bre 1882.	1,684.248	31,664,915.43	19,221.64
Periodo corr. 1881	1,081.000	31,229,249.35	18,994.08
Aumento	3,248	435,666.08	227.56
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di settembre 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	11,349.65	35,474.52	6,251.33	53,075.50
Bagagli e cani	143.21	777.86	384.77	1,305.81
Merci a grande vel.	418.64	4,938.95	842.07	5,729.66
Merci a piccola vel.	4,620.82	19,286.23	2,670.90	26,577.95
Introiti diversi	381.87	621.81	239.56	1,243.24
Totale	16,914.19	74,199 37	9,888 63	87,932.19

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. *versato* . . . . . » 35,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di gennaio 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO		DIFFERENZA	
	1883	1882	in aumento	in diminuz.
Alessandria ..	306,809.10	320.307.90	»	13,498.80
Ancona........	107.629.60	100,376.05	7,253.55	»
Aquila.........	69,042.20	67,634. »	1,408 20	»
Arezzo.........	71,668.95	69,678.10	1,990.85	»
Ascoli Piceno	55,849.70	49,095 »	[illegible],754.70	»
Avellino.......	69,415.20	60.609.10	8,806.10	»
Bari...	283,338. »	269,323 40	14,014.60	»
Belluno,... ...	32,881.10	29,767 60	3,113.50	»
Benevento	32,463 80	33,156.10	»	692.30
Bergamo......	216,536.70	196,725.50	19,811 20	»
Bologna	286,123.40	292,610.70	»	6,487.30
Brescia	232,4[illegible]1. »	206,549.80	25,901.20	»
Cagliari	161,902.60	178,993. »	»	17,090.40
Campobasso..	72,376.80	64,158.50	8,218.30	»
Caserta	246,999.90	240,253 60	6.746.30	»
Catanzaro.....	93,441.50	91.880.50	1,561. »	»
Chieti..........	83,427 10	78,385.40	5,041.70	»
Como	207,415.80	191,453.10	15,962.70	»
Cosenza	82,728.10	80,974.40	1,753.70	»
Cremona	159,768.40	144,668.80	15,099.60	»
Cuneo	228,787.10	234,505.70	»	5,718.60
Ferrara........	190,920.20	183,241.20	7,679. »	»
Firenze........	549,927.50	514,001.80	35,925.70	»
Foggia	139,782. »	130,163.30	9,618 70	»
Forlì	124,758.90	125,396.50	»	637.60
Genova........	557,993.50	559,676. »	»	1.682.50
Grosseto	66,161.70	65,638.30	523.40	»
Lecce	242,272.50	202,568.70	39,703 80	»
Livorno	132,736.40	133,582 »	»	845.60
Lucca.	165.573.35	163,695.30	1,878.05	»
Macerata......	68,766.80	71,127.90	»	2,361.10
Mantova	199,068. »	181,478.10	17,589.90	»
MassaCarrara	74,420.40	71,222.20	3,198.20	»
Milano.........	731,946.60	701,686,80	30,259 80	»
Modena........	161,800.60	151,567.10	10,233 50	»
Napoli...	754,236 30	742,334 70	11,901.60	»
Novara	308,420.90	297,904.75	10,516.15	»
Padova........	232,493.46	214,348.59	18,144 87	»
Parma ...,....	140,622.80	138,170 50	2,452.30	»
Pavia	207,510.50	207,182.60	327.90	»
Perugia	171,063.60	167,054.20	4,809.40	»
Pesaro e Urb.°	62,228.15	55,182.70	7,045.45	»
Piacenza	123,134.30	116,809.65	6,324.65	»
Pisa	200,895.90	187,807.50	13,088.40	»

PROVINCIE	ANNO		DIFFERENZA	
	1883	1882	in aumento	in diminuz.
Porto Mauriz.	89,609.80	94,514. »	»	4,904.20
Potenza	87,412.60	70,576.15	16.836 45	»
Ravenna	133,447.40	129,227.90	4,219 50	»
ReggioCalab.	105,396.70	104,923.90	472.80	»
Reggio Emil	102,896.10	95,070.80	7,825.30	»
Roma..........	627,811.10	613,384. »	14,427.10	»
Rovigo	170,479.20	159,993 50	10.485.70	»
Salerno........	169,540. »	166,775.85	2,764.15	»
Sassari	99,470.60	84,453.30	15,017.30	.
Siena	78.973.10	66.642.90	12,330.20	»
Sondrio........	22,582.10	22,770.30	»	188.20
Teramo........	51,280.90	50,758.30	522.60	»
Torino..	545,301.80	517,990 30	27,311 50	»
Treviso	138,461.20	111,604.25	26,856.95	»
Udine	226,734.70	217,338.55	9.396 15	»
Venezia	321,003. »	307,387 33	13,615.67	»
Verona	232,165.70	225,426.30	6,739.40	»
Vicenza	136,096.30	114,850.85	21,245.45	»
Somme L.	12,047,252 71	11,536,635 12	564,724.19	54,106.60
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	54,106.60	
Resta l'aumento di gen.	. . . .	. . . .	510,617.59	

Per il Capo Ragioniere
G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	1883	1882	in aumento	in diminuz.
Caltanissetta.	79,235.40	72,868.70	6,366.70	»
Catania........	165,539. »	159,192 50	6,337.50	»
Girgenti	85,677.80	86,300.70	»	622.90
Messina	99,470.60	98,503.40	967.20	»
Palermo.... ..	208,532.90	191,854.40	16,678.50	»
Siracusa......	90,241,25	76,377.30	13,863.95	»
Trapani	52,729.40	57,762.50	»	5,033.10
Somme L.	781,417.35	742,859.50	44,213.85	5,656. »
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	5,656. »	
Resta l'aumento di gen.	. . . .	. . . .	38,557.85	

Roma, 13 febbraio 1883.

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pantai Dirett. ger.

ANNO XVI. Mercoledì 28 Febbraio 1883. N. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

IL MINISTRO BACCARINI

E LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Nel precedente numero abbiamo riferito dai giornali di Roma un breve sunto dei discorsi pronunciati alla Camera dei deputati dall'onorevole ministro Baccarini, durante la discussione dello Stato di prima previsione dei lavori pubblici pel 1883.

Crediamo ora opportuno di togliere dal resoconto ufficiale la conclusione dell'ultimo discorso, che più specialmente si riferisce alle costruzioni ferroviarie.

... Fin qui, onorevoli colleghi, io ho fatto la parte vostra: vale a dire, ho alla meglio risposto alle osservazioni, alle raccomandazioni ed anche alle recriminazioni, che mi sono state fatte. Abbiate ora la pazienza di tollerare che per poco ancora io intrattenga, per conto mio, la Camera.

A volere spingere lo sguardo per trovare il pelo nell'uovo, si trova facilmente da dire sulla esecuzione di tutte le leggi. Non dico che i miei peccati non possano essere maggiori di quelli degli altri, ma peccati ne hanno tutti, perchè tutti sanno che anche il giusto pecca sette volte al giorno. Dunque consentitemi che io dia un'occhiata complessiva al modo con cui queste leggi ferroviarie sono eseguite. Perchè quello che realmente è sostanziale, è il come queste leggi sono eseguite nel loro insieme.

Ai piccoli difetti di un appaltuzzo in ritardo è facile il rimedio, e, ragionevolmente parlando, il danno è poco. Grave sarebbe se tutto l'insieme fosse realmente difettoso.

La Camera ricorda che la legge del 1879 decretò la costruzione di 6104 chilometri, compresi gli 84 chilometri della Caldare-Canicattì e della linea di Vallelunga, che fanno parte, per la spesa, della stessa legge, e che furono stralciati soltanto per anticiparne la costruzione.

Questi 6104 chilometri di ferrovie dovevano essere costrutti in 21 anno. Siccome io reputai inapplicabile utilmente nel fatto quella parte della legge del 1879, che riguardava la diluizione in così lunga serie di anni delle costruzioni, perchè era già abbastanza grave lo sminuzzamento dei lavori in molte linee, con tre leggi successive domandai ed ottenni l'approvazione di diversi espedienti, che conducessero ad abbreviare il tempo; ed oramai è stabilito che questi 6104 chilometri debbano essere costrutti dentro il 1891 o 1892 al più tardi. L'importo presunto di queste costruzioni ferroviarie era di un miliardo e 242 milioni e mezzo a carico dello Stato.

L'on. Relatore, nella sua relazione, ha messo in vista e ne lo ringrazio grandemente, questa prima parte: che noi siamo fortunatamente esenti dal pericolo di correre le eventualità, che sembrano correre in Francia le leggi ferroviarie colà approvate, rispetto al finale importo dei lavori; imperocchè, mentre in Francia il costo dei lavori previsti nel 1878 pare vada a raddoppiarsi, da noi invece sembra, per l'esperienza almeno che ne abbiamo finora, che le previsioni debbano avere piccolissime differenze. Non parlo di cose mie, perchè i progetti che hanno valso a formare la materia ed il complesso della legge già esistevano, sia fatti da Amministrazioni pubbliche, sia da private Società. Noi abbiamo appaltato tutti i lavori più difficili, tutte le traversate dell'Appennino, la Novara-Pino, ed altre linee di grande costo, e ciò non ostante non abbiamo che una piccolissima differenza tra le previsioni ed i progetti definitivi ed appaltati. Credo che questa differenza arrivi appena a 27 o 28 milioni; sicchè, se anche nella parte rimanente, che è di minore importanza tecnica, si dovessero nella stessa guisa superare le previsioni, noi non arriveremmo alla metà di quella cifra, che nella discussione della legge io dissi che forse si sarebbe verificata, ma che, anche verificandosi, sarebbe stata un nonnulla. Io ricordo d'aver detto che, se noi avessimo da eccedere anche di 200 milioni sopra

il ventennio, ed aver quindi quote, anzichè per 21, per 24 o 25 anni, noi dovremmo ugualmente essere molto contenti a questo riguardo.

Or bene apparisce, come dissi, dagli appalti fatti per circa un terzo e più dell'importo totale delle linee, che noi non eccederemo nemmeno la metà di quella somma; ma io resto sempre fermo nella previsione che si possa eccedere di 200 milioni, per voler computare tutte le eventualità e gli effetti di tutte le liti e di tutte le disgrazie immaginabili. E mi dichiaro contentissimo, se non altro di questo risultato: che, cioè, noi non abbiamo nessuna cagione di temere che possiamo correre contro a pericoli finanziarii, che veramente sarebbero un guaio serio nelle condizioni attuali della nostra Finanza. Ma, checchè sia per essere di ciò, io devo rendere conto del procedimento seguìto, dei passi fatti per ciò che è stabilito dalle disposizioni della legge.

Negli anni 1880-81-82 io ebbi a disposizione la somma di L. 136,664,711 per le costruzioni ferroviarie, in parte destinata alle nuove linee; perchè è noto che una parte di 60 milioni è sempre attribuita al compimento dei lavori della Pontebbana, della Ligure, delle Calabro-Sicule, insomma è destinata al soddisfacimento d'impegni, che vanno diminuendo, ma che ancora non sono scaduti.

Ricorderete, signori, che il tempo incomincia, non dal 1879, data della legge, ma da un anno dopo, vale a dire dall'approvazione della prima tabella col bilancio del 1880; onde, l'applicazione della legge del 1879 prende la sua data vera dal 1° luglio circa del 1880. Dunque sono due anni e mezzo, dei quali il Ministro dei lavori pubblici deve rendere conto per le nuove costruzioni. Nei due anni e mezzo deve comprendersi il tempo di tutti gli studi esecutivi per tutte le linee, perchè nessun progetto è bastato a servire di base all'appalto; deve comprendersi il tempo per fare tutte le pratiche amministrative e tecniche, poichè non bisogna dimenticare che si è dovuto precedere alle aste pubbliche colle forme voluto dalla legge. E chiunque ha pratica di amministrazione sa che tutte queste cose importano mesi ed anche anni di tempo. Poi c'è la esecuzione dei lavori. Io non parlo ora delle costruzioni in dieci luoghi, anzichè in uno; ciò riguarda un altro ordine di considerazioni. La legge oramai è questa, ed io non posso che eseguirla come è.

Ebbene, con 136,664,711 lire, ecco quello che si è fatto:

Sono stati appaltati 583 chilometri di prima categoria per la somma di lire 246,257,037; 571 chilometri di seconda categoria per la somma di lire 129,736,052; 537 chilometri di terza categoria per la somma di L. 51,705,191.

Di più, tra strade di quarta categoria concesse alle Provincie e tra strade che si costruiscono direttamente dallo Stato, si hanno 737 chilometri per la somma di lire 57,712,840: quindi un totale di 2,428 chilometri, per la somma di lire 485,411,120, è stato già dato in appalto.

Questo però non vuol dire che tanto si sia costrutto, poichè la costruzione richiede tempo. Inoltre, ai termini dell'articolo 12, si sono date concessioni, all'infuori della somma d'un miliardo e 200 milioni colla garanzia di mille lire per chilometro, per 164 chilometri, che importano 13 milioni. Lo stato delle cose alla fine dell'anno scorso era dunque questo: che sopra 6104 chilometri da costrurre, se ne sono dati in appalto 2592 per la somma complessiva di 498 milioni e mezzo.

Credo che, stante questi preparativi d'appalto e questi contratti stabiliti, l'applicazione della legge sia assicurata in una proporzione molto maggiore di quella che corrisponde agli assegni annuali; e questo per la semplicissima ragione che la legge di modificazione alla prima ha dato modo al Governo d'ottenere un'anticipazione di lavoro, pagando l'interesse annuo del 5 per cento, o di appaltare i lavori, pagando in sei anni ciò che, per esempio, si costruisce in quattro.

Ad ogni modo, non credo che possa mettersi in dubbio che non vi saranno ritardi nella preparazione degli atti, che debbono condurre al rapido eseguimento della legge per quello che essa è; ma ciò riguarda il futuro: lo vedremo fra due o tre anni che cosa accadrà di questo apparato d'appalti.

Certuni hanno l'abitudine di dire: Io voglio essere un San Tommaso; voglio vedere se la linea *C* si apre all'esercizio.

A questi io rispondo: Abbiano pazienza, aspettino che il lavoro sia finito nel limite di tempo necessario, e poi vedranno se per la linea si corre. I lavori bisogna farli: non si possono già dipingere i ponti e le strade.

Signori, sono due anni e mezzo che noi abbiamo in applicazione la legge, e si pretende forse di camminare in carrozza su tutte le linee? Io ho avuto a mia disposizione, come già avvertii, 136 milioni; ma qualcuno potrebbe dire: Vediamo dei 495 milioni che sono ancora da spendere, che cosa avete fatto. Questi 136 milioni li avete spesi? Io potrei rispondere, a questo riguardo, che, anche non avendoli spesi, non potrei essere chiamato in colpa affatto; perchè, per averli spesi, bisognava che mi avessero lasciato fare gli appalti, gli studii, i progetti prima del 1880 e non dopo; vale a dire, per rendere conto dell'impiego delle somme, bisognava che avessi messo tutto il tempo all'esecuzione materiale dei lavori, anzichè alla preparazione di essi.

Invece, con 136 milioni disponibili, sono stati eseguiti, a tutto il 1882, per 146 milioni di lavori; e, comprese le linee concesse all'industria privata, sono stati eseguiti 163 milioni di lavori.

E sopra 136 milioni sono stati pagati 142 milioni. Ma come ne pagate 142, si dirà, con 136? Sono stati pagati, sia per effetto delle anticipazioni date dalle Provincie, sia per quei pochi pagamenti che sono stati messi a credito degli appaltatori, al 5 per cento. Adunque, dal lato della materiale esecuzione della legge, io sfido chiunque a poter negare che, non solo non si è in ritardo, ma ci troviamo avvantaggiati di due terzi al di là di quello che la legge voleva.

E non basta. Ciò che ho detto finora riguarda il materiale lavoro assicurato ed in corso; ma bisognerà provvedere al resto dell'esecuzione della legge.

Chi vuol arrivare in tempo bisogna che si muova in tempo.

Ebbene, sopra 6104 chilometri contemplati dalla legge, gli studii sono avviati, compresi quelli in corso, per 4453 chilometri, pel complessivo importo di 972 milioni e mezzo; vale a dire che, pur essendo al terzo anno dell'esecuzione della legge, noi siamo già con gli atti nostri tanto avanzati, quanto basta per averne ormai esauriti i due terzi del totale, se non più. Per questa parte adunque, io sento la coscienza tranquilla; dei piccoli difetti vi sono in tutte le questioni, quindi ve ne saranno anche in questa; ma io sento di non potere e di non saper fare di più, poichè non basta l'impazienza molto giustificata delle popolazioni, e per riflesso

dei miei onorevoli colleghi. Alcuni cominceranno a domandarmi conto effettivo del compimento di questo o quel lavoro, perchè, lo ripeto, alcuni spesso dicono: Eh! va bene, i lavori sono scritti sulle carte, ma finora se ne vede niente. Ora nessuno mi chiede nemmeno se un chilometro solo di ferrovia sia stato aperto al pubblico dopo la legge del 1879; eppure già 400 chilometri sono stati messi a disposizione del pubblico, e su di essi corre già la locomotiva come su tutte le altre linee.

Con ciò, o signori, io vengo a dimostrarvi che, anche senza tener conto del tempo necessario per gli studii, appalti, ecc., quasi quasi abbiamo raggiunto la media delle linee da aprirsi all'esercizio nei primi anni.

Non basta ancora: i lavori eseguiti e pagati e quelli che si faranno effettivamente nel 1883 daranno anche un risultato molto migliore.

È verissimo, potrà accadere che sopra 20 contratti, due non vadano bene: vale a dire, che due, tre, quattro appaltatori sopra 20 non compiano il lavoro nel tempo stabilito; e che per questo? Sarà il male di aspettare qualche mese di più: cosa questa, del resto, che accade sempre in tutte le vicende umane Però non è da ritenersi che la massa degli appaltatori non adempia in tempo agli obblighi suoi.

Nel 1883, secondo la scadenza dei contratti, e senza che vi sia nulla che sino ad ora faccia temere ritardi di molta importanza, noi dovremmo aprire, e spero si apriranno, all'esercizio 746 chilometri di strade ferrate. Il che vuol dire che alla fine del 1883, nel terzo anno di lavoro, in esecuzione della legge dei 6104 chilometri, 1143 forse, ma certo 1100, si troveranno in pienissimo esercizio.

Signori, è una cifra che non dice nulla, sminuzzata in 20 o 30 linee; ma nell' insieme vi dimostra come in tre anni in Italia, coi piccoli mezzi di cui si dispone, ma con molta volontà, si sarebbe in una sola linea distesa una rotaia quanta ne basta per andare dal confine svizzero, presso Chiasso, 100 chilometri al di là di Otranto.

Onorevoli colleghi, all'analisi critica io sono stato costretto di fare succedere questa sintesi difensiva sul modo con cui si eseguisce la legge ferroviaria del 1879; molto più che nessuno degli oratori che mi precedettero ha creduto di preoccuparsene, ad eccezione dell'egregio Relatore del bilancio, il quale ha voluto rendere un po' di giustizia al Ministro dei lavori pubblici, sia nella sua ottima relazione, sia nell'erudito suo discorso di ieri, cui si compiacque di chiudere con parole tanto confortanti e lusinghiere, che io mi sento proprio nel dovere di professargliene la più viva gratitudine.

Nei discorsi della maggioranza forse degli oratori che mi precedettero, le raccomandazioni si trovano cosiffattamente commiste alle rimostranze, che proprio io non posso non intravedere quello che traluce abbastanza attraverso le finezze delle cortesie parlamentari; ed è questa la ragione per la quale io, senza alcun senso di vanagloria, ho voluto far la sintesi dell'opera mia, rispetto all'applicazione della legge delle strade ferrate.

Signori, fra le rose della politica astiosa e le spine di una vastissima Amministrazione, l' ufficio di Ministro è oramai un fardello, che si è spesso tentati di gettare delle proprie spalle, se non fosse di ritegno anche l' apparenza del timore che si voglia fuggire davanti alle difficoltà della situazione o dell'opera propria.

Comunque sia, io considero sempre il giorno in cui parlo come l' ultimo giorno della mia vita ministeriale; e lo considero tale, meravigliandomi soltanto che, per l'insufficienza mia, e per la benevolenza delle passate Legislature, la mia vita di Ministro abbia potuto durare così lungamente. Ad ogni modo, all' uopo io ricordo sempre il precetto del fatalista d'Orazio:

> Inter spem, curamque timores inter et iras,
> Omnem crede diem tibi diluxisse supremum:
> Grata superveniet, quae non sperabitur hora.

E sarà veramente grata e benefica l'ora nella quale, confuso con voi sul mio banco di deputato, potrò con voi applaudire sinceramente a quel mio fortunato successore, che meglio di me sappia rendere pronti, utili, splendidi servizii a questa nostra grande e sacra patria, l' Italia. (*Vivissimi segni d' approvazione*).

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1881

Nella tornata del 22 dicembre scorso, il Ministro dei lavori pubblici presentava alla Camera la *Relazione sull'andamento dell' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia nel* 1881, in adempimento della prescrizione fatta al Governo dall'art. 8 della legge 8 luglio 1878.

Pubblicata or ora e distribuita, crediamo nostro dovere di prenderla in esame, benchè si riferisca ad epoca arretrata, ricavandone le cifre principali ed i dati più interessanti, che possono servire di utile confronto pegli anni successivi.

La Relazione è divisa in otto capitoli: il 1° riguarda l'Amministrazione; il 2° la manutenzione ed i lavori; il 3° il traffico; il 4° la trazione ed il materiale; il 5° la consulenza legale; il 6° il personale; il 7° i prodotti e le spese dell'esercizio: l' 8° la liquidazione dei conti sociali. Gli allegati da *A* ad *R* comprendono specialmente le dimostrazioni statistiche relative all'esercizio.

Al capitolo 1° (*Amministrazione*) si dichiara che nessun cambiamento è avvenuto nell' anno 1881 nel corpo del Consiglio e della Direzione, nè nel regolamento organico. —

Al cap. 2° (*Manutenzione e lavori*) è detto che nell' anno 1881 non trovavansi sulla rete dell'Alta Italia nuove strade ferrate in costruzione, eccettuata la sola Stazione marittima di Genova; e perciò le spese sostenute nel detto anno per opere eseguite a carico del bilancio dello Stato si riferiscono a pendenze liquidatorie dovute per la costruzione delle linee ultimamente costrutte, ed al completamento di quelle già in esercizio, oltre ai provvedimenti necessarii per far fronte allo sviluppo del traffico ed alle nuove esigenze richieste del servizio.

Queste spese furono di due categorie, cioè: 1° in conto di primo impianto; 2° in conto di capitale sulle linee in esercizio; e si riassumono come segue:

1. Spese in conto del primo impianto . .	L. 2,593,651.23
2. Spese in conto di capitale sulle linee in esercizio	» 3,340,415.97
Totale	L. 5,934,067.20

Le altre spese sostenute nel 1881 per lavori e manutenzione delle linee furono portate a carico delle spese di

esercizio, e figurano nel relativo bilancio per la somma totale di L. 17,745,100.44.

A questa somma, rappresentante il consuntivo del 1881, va poi aggiunta la cifra di L. 636,380.78, corrispondente al quarto della spesa sostenuta pel rifacimento di binario di modello scaduto, e che, levata dalle spese in conto capitale, dev'essere portata a carico del conto d'esercizio.

I rifacimenti di binario eseguiti durante il 1881 ascesero a . . . . m. l. 295,005
a cui aggiungendo quelli eseguiti nel 1880 per » 312,141
nel 1879 . . . . » 234,556
e nel 2° semestre 1878 . . . . » 101,528

Si ha un' estesa complessiva, dal 1° luglio 1880 a tutto il 1881, di . . . . m. l. 943,230

Le spese incontrate nel 1881 per rifacimenti di binario risultano:
a) a carico dell'Amministrazione in . . . L. 4,903,042.62
b) per conto di concessionarii di linee private, contabilizzate al conto d'ordine *debitori e creditori diversi* in . . . . . . » 481,821.32

Spesa totale del 1881 in L. 5,384,863.94

Oltre ai suaccennati lavori, l'Amministrazione ne ha pure eseguiti per conto di terzi, cioè: *a*) per gli effetti della vertenza fra il Governo e l'Impresa Guastalla (omai definita); *b*) per conto dell'Amministrazione doganale nella costruzione della nuova Dogana centrale di Milano; *c*) per conto della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo nella costruzione della nuova camera di biforcazione dalla grande Galleria delle Alpi al nuovo tronco sul versante francese, costrutto dalla detta Società in sostituzione della tratta sempre minacciante del Replat.

E finalmente, per conto del Ministero della guerra, fu nel 1881 eseguito il piano caricatore militare nella Stazione di Piacenza, e si continuarono quelli per l'altro piano consimile nella Stazione di Novi.

Vengono poscia indicati i lavori in corso di esecuzione ed i progetti in corso di studio nel 1881, i quali naturalmente variarono sino al giorno d'oggi, per cui torna inutile di farne cenno. Solo dobbiamo notare, come informazione, che:

a) per la linea Camerlata-Chiasso, nel 1881 si spesero L. 18,519.75, a cui aggiungendo le spese a tutto il 1880 in L. 11,317,300.51, si aveva alla fine del 1881 la spesa complessiva di L. 11,335,820.26;

b) per la linea Treviglio-Rovato, nel 1881 si spesero L. 42,308.28, a cui aggiungendo le spese a tutto il 1880 in L. 7,383,417,65, si aveva alla fine del 1881 la spesa complessiva di L. 7,425,725.94;

c) per la linea pontebbana, nel 1881 si spesero lire 1,656,678.73, a cui aggiungendo quelle spese negli anni precedenti in L. 35,553,011.61, si aveva alla fine del 1881 la spesa complessiva di L. 37,209,890.34;

d) per la Stazione marittima di Genova, nel 1881 si spesero, tra la Stazione propriamente detta e la nuova galleria di S. Benigno, L. 143,599.77; a cui aggiungendo le spese dal principio dei lavori in L. 762,496 34, si aveva alla fine del 1881 la spesa complessiva di L. 906,096.11. —

Al cap. 3° (*Traffico*), parlando degli *orarii*, si osserva anzitutto che anche nel 1881 l'Amministrazione si è attenuta alle massime tracciate dal Ministro dei lavori pubblici, e che consistono nel dar soddisfazione alle molteplici esigenze legittime interessate nel servizio ferroviario, semprecchè queste non abbiano ad urtarne altre più importanti e generali, cercando di sviluppare ed assicurare sempre più le comunicazioni colla Capitale, coi centri più popolosi e coll'estero.

Siccome però la rete dell'Alta Italia, per tutte le sue linee principali, ha un carattere di servizio intermediario, così nessun orario dei treni collegati alle grandi comunicazioni si può stabilire secondo le esigenze soltanto del miglior servizio locale, e molto meno vi si possono far variazioni senza preventivi accordi, spesso difficili, colle Amministrazioni corrispondenti, le quali sono sempre restie a portare il più leggiero disturbo nell'andamento generale dei loro convogli.

Quanto alle *tariffe* e *trasporti*, sia in servizio interno e cumulativo italiano, sia nei servizii internazionali, nel 1881 si apportarono importanti innovazioni e modificazioni, così alle tariffe, come ai regolamenti. Noi non possiamo accennarle tutte, chè sarebbe troppo lungo, ma ne indicheremo le principali.

Parlando poi del *Servizio interno* rispetto ai viaggiatori, si nota che il servizio dei treni detti economici, istituito nel 1880, fu continuato ed esteso nel 1881. Così, dopo aver aperto al pubblico nuove fermate sulle linee Milano-Lecco e Genova-Nervi, e spinti i detti treni fino a Camogli, si attivarono nel maggio su quella da Santhià a Biella, e nel novembre sul tronco da Venezia a Treviso, adottandone su questo tronco di quelli a sistema Belpaire, fatti appositamente costruire. E si sarebbero pure messi in attività fra Torino e Chieri, se il grande movimento del tratto Torino-Trofarello non avesse consigliato di soprassedere.

Inoltre, per appagare i giusti desiderii del pubblico, e combattere con maggior efficacia la concorrenza delle tramvie a taluni tronchi paralleli, s'introdussero sui tronchi stessi alcune modificazioni, fra cui la distribuzione dei biglietti di andata e ritorno.

Per aderire poi alle molte domande, si provvide perchè nel maggio e nel settembre si concedesse su tutte le linee una maggiore estensione dei detti biglietti.

Quanto alle agevolezze accordate in occasione di feste, fiere, esposizioni, ecc., si nota che più sensibili del consueto furono quelle pegli accorrenti alla Esposizione nazionale di Milano, specie pegli operaj, tanto in comitiva, quanto isolati. Si possono calcolare ad oltre 300,000 i viaggiatori in più che si ebbero da e per Milano dal 1° maggio a tutto ottobre 1881. Però fecero, in generale, cattiva prova i molti treni speciali periodici, che per tutta la durata dell'Esposizione si eseguirono fra Milano ed i centri vicini.

In relazione alla generale rettificazione delle distanze fra tutte le Stazioni della rete, attuatasi il 1° gennaio 1881, si pose mano anche a quella del prezzo di tutti i biglietti per commisurarlo alla vera distanza tariffale. Questo importante lavoro, già ultimato pei servizii cumulatfvi ed internazionali, siccome più ristretti, doveva essere interamente compiuto nel 1882 anche pel servizio interno.

Ed allo scopo di agevolare ai viaggiatori, specialmente stranieri, l'acquisto dei biglietti loro occorrenti, sia per recarsi in altre località italiane od estere, sia per gite di andata e ritorno e circolari, fu affidata all' *Hôtel Milan* in Milano (come lo fu poi anche ad altri alberghi primarii della stessa Milano ed altre città principali) la vendita dei

biglietti ferroviarii, come praticasi con buon successo dalle Ferrovie estere.

Insieme colle Romane fu poi progettata una nuova Convenzione colla Compagnia internazionale delle vetture a letto (*sleepings-cars*), che ora fanno buona prova fra Parigi e Roma e fra Parigi e Bologna. La detta Convenzione doveva stipularsi nell' anno successivo (come infatti avvenne).

In quanto ai bagagli, la spedizione diretta di essi dall'una all'altra Stazione, la quale era prima limitata fra quelle in corrispondenza pel servizio cumulativo italiano, dal 14 luglio 1881 venne estesa a tutte indistintamente le Stazioni delle tre grandi reti, in modo che attualmente nessun viaggiatore sarà più obbligato a rinnovarne la registrazione ai punti di transito. —

Passando alle *merci*, si nota che molti ed importanti studii si fecero nel corso dell'anno intorno al servizio delle medesime ed alle tariffe di trasporto, e non poche disposizioni nuove e modificazioni di tariffa vennero attuate. Però non sono meno numerosi gli studii che rimangono da farsi, e non lieve è il cómpito che rimane all'Amministrazione per siffatta materia; perocchè sia difficilissima cosa, e non sempre possibile, il conciliare le esigenze del pubblico con quelle di un regolare servizio, e non meno arduo problema il secondare le continue istanze per ribassi nei prezzi di trasporto ed agevolezze di altra natura, pur mantenendo le tariffe rimuneratrici delle spese d'esercizio, il cui rapporto coi prodotti lordi va sempre aumentando.

Tuttavia, pur di favorire il commercio e l' industria ed accrescere il traffico della rete, numerose concessioni furono fatte. Duolci non poterle qui tutte registrare, e ci limiteremo a citare le principali.

Col 1° giugno venne aperto nel porto di Genova lo scalo di Santa Limbania; e col 1° agosto venne riaperta al pubblico servizio la Stazione succursale di Valdocco a Torino, ed attuate le fermate di Cavi, Penango e Cressa.

Nel mese di novembre furono condotti a termine i lavori per la costruzione del fabbricato ad uso della nuova Dogana di Milano, eretto a m. 350 dallo scalo di P. Garibaldi, con recinto in muratura per il ricovero dei carri di merce soggetta a vincolo doganale. Il 25 detto mese seguì la consegna dei locali alla R. Finanza, ed il 24 dicembre successivo la nuova Dogana cominciò a funzionare, limitatamente però ad alcune merci (ed ora per tutte), dopo stabilite le basi dei rapporti fra la Finanza e l'Amministrazione ferroviaria per tutte le operazioni relative.

Numerose concessioni furono fatte per favorire i trasporti di certe merci dirette a date località, sia allo scopo di contribuire all' incremento dell' industria nazionale, sia per sostenere la concorrenza coi mezzi fluviali, sia infine per attirare sulle nostre linee il traffico di esse merci, che senza tali concessioni avrebbe fatto scalo ai porti di Marsiglia o di Trieste.

E relativamente alle condizioni e disposizioni regolamentari dei trasporti, speciali provvedimenti furono presi per prevenire inconvenienti. Così, col 1° agosto entrò in vigore il nuovo regolamento per il trasporto delle materie infiammabili ed esplodenti; e per facilitare il traffico delle derrate alimentari e dare un maggiore sviluppo all'esportazione relativa, soprattutto dal sud dell' Italia, l' 11 luglio fu attuata in via di esperimento, e previa ministeriale approvazione, la tariffa speciale N. 50 piccola velocità, applicabile, su tutte e tre le grandi reti, a determinate derrate a vagone completo. Questa tariffa, oltre all' essere differenziale in ragione del peso e della percorrenza, concede agli speditori uno sconto progressivo secondo la quantità dei vagoni trasportati nel corso di un anno. Di più, riduce sensibilmente i termini di resa, cosicchè i detti trasporti riuscirono doppiamente favoriti.

Disposizioni speciali furono emanate per rendere possibile e regolare in modo stabile la circolazione di taluni vagoni speciali, di proprietà altrui e di tipo diverso di quelli adottati dall' Amministrazione (serbatoi, refrigeranti, ecc.) E siccome siffatti vagoni sono quasi esclusivamente adoperati pel trasporto di determinate merci, come derrate alimentari, birra, vini, olii, ecc., così si procurò altresì di favorire delle merci stesse l' esportazione, importazione o transito con talune agevolezze, fra cui la esenzione della tassa di nolo pei ritorno a vuoto dal luogo ove giunsero carichi od a quello d' origine,

a) dei vagoni speciali entrati o transitati in Italia carichi;

b) dei vagoni refrigeranti esteri, entrati o transitati in Italia carichi di derrate o di birra;

c) dei vagoni speciali e refrigeranti nazionali, che servirono al trasporto di derrate o di birra per località italiane ed estere.

In contraccambio, l'Amministrazione non corrisponde alcun nolo per il tempo in cui i vagoni restano sulle proprie linee, ed ha il diritto, se vuoti, di utilizzarli, semprecchè il carico non possa danneggiarli, e sieno destinati a località poste sulle loro linee di ritorno.

Mediante acconcie disposizioni tariffali, approvate dal Ministero dei lavori pubblici, fu pure regolato l' uso dei vagoni da 12 tonnellate HB^f e HBC_f in circolazione sullo scorcio dell' anno precedente; e si provvide alla tassazione dei trasporti cogli stessi vagoni, destinati specialmente al bestiame ed alle derrate alimentari.

(*Continua*).

L'INGEGNERIA

NEI SUOI RAPPORTI COLLA GIURISPRUDENZA

e colla sicurezza delle persone

Per l' importanza dell' argomento, crediamo opportuno di dare ai nostri lettori il sunto della Relazione letta dall' ingegnere O. Lattes nella seduta plenaria di chiusura del IV Congresso degl' ingegneri ed architetti italiani in Roma, di cui abbiamo già parlato nel nostro numero del 31 gennaio p. p.

La Sezione V del Congresso, il cui programma era: « Ingegneria ed architettura nei suoi rapporti colla giurisprudenza, coll'igiene e colla sicurezza delle persone », ed alla quale erano ascritti 64 congressisti, tenne 5 adunanze, in cui esaminò tutti i sei quesiti posti all' ordine del giorno.

Sul 1° quesito: *Quali sieno i limiti di responsabilità degli ingegneri e degli architetti incaricati di un lavoro*, presentò

una Relazione il sig. Francesco De Cesare, letta dal cav. Gaudiosi, nella quale egli considera successivamente i seguenti casi:

a) Allorchè danno semplicemente il piano dell' opera con disegni e tipi correlativi;

b) Quando vi uniscono la minuta descrizione dei lavori, il dettaglio di materiali e i metodi di costruzione;

c) Allorchè accompagnano al piano dell'opera lo scandaglio della spesa;

d) Quando dirigono le opere da essi progettate, fornendovi materiale e mano d'opera;

e) Allorchè debbano valersi di operaj o intraprenditori proposti dal committente;

f) Degli architetti incaricati dell'attuazione di un progetto fatto da altri e della valutazione dei lavori;

g) Quale sia la responsabilità di chi, senza essere nè ingegnere, nè architetto, venisse adibito alla direzione di un' opera;

h) Finalmente quali siano le opere notevoli, per le quali il Codice civile, nell'art. 1639, richiede responsabilità dagli ingegneri ed architetti.

Dalla discussione sull'argomento, a cui presero parte i signori Albarella, Ceselli, De Lucia e diversi altri, risultò che le leggi vigenti sono sufficientemente esplicite nel definire i limiti della responsabilità dell'ingegnere e dell'architetto, e che le conclusioni del Relatore tendono piuttosto ad aumentare le responsabilità già gravi che loro impone la legge. Occorre piuttosto, disse l' ing. Albarella, definire la portata dell'art. 1639 del Codice civile, ed in questo senso egli presentò un ordine del giorno, votato all'unanimità, e così concepito:

« La V Sezione del Congresso, considerando che nella legge è abbastanza definita la responsabilità dell'ingegnere e dell'architetto, non trova di doversi proporre alcuna modificazione alle leggi vigenti. Dichiara soltanto che la responsabilità, di cui all'art. 1639 del Codice civile, deve intendersi affatto speciale e niente solidale; di tal che l'ingegnere e l'architetto devono rispondere della sola direzione dell' opera, mentre l' appaltatore deve essere responsabile della sola esecuzione. Resta inteso che, nel caso in cui l'architetto o l'ingegnere assumesse l'esecuzione dell'opera, esso dovrà rispondere, tanto della direzione, che della esecuzione dell'opera stessa ».

Sulla responsabilità poi dei direttori ed appaltatori di lavori in materia d'infortunii, venne richiamata dall'ingegnere Lattes l'attenzione della Sezione, la quale deliberò di riprendere l' argomento al quesito 6°, che tratta della tutela degli operaj.

Il 2° quesito, proposto dall'architetto Cortini, riguardava la proprietà artistica. Su esso, dopo gli schiarimenti forniti dai signori Ceselli e Lattes sulla legislazione vigente, ed una breve discussione fra i precedenti ed i signori Emery, Melisurgo, Solinas ed il proponente, si adottò l' ordine del giorno puro e semplice proposto dall'ing. Solinas.

Il 3° quesito così concepito: « *Sulle cause che contribuiscono a creare frequenti controversie fra il Governo e gli assuntori di opere pubbliche appaltate dal Ministero dei lavori pubblici* », fu proposto e svolto dall'ing. Cadolini, il quale conchiuse dicendo che la lamentata frequenza devesi principalmente attribuire alla compilazione non abbastanza approfondita dei progetti ed all' introduzione nei Capitolati di condizioni soverchiamente aleatorie. Parlarono in vario senso i signori Gabelli, Solinas, Lattes, Emery, Canevari ed Albarella; dopo la quale discussione, prevalse il concetto che, non alla sola Amministrazione, ma anche all'appaltatore, ed ai forti ribassi che si fanno alle aste, si debbano imputare le controversie in discorso. Fu quindi votato il seguente ordine del giorno:

« La V Sezione del Congresso è di voto che le cause principali che contribuiscono a creare frequenti controversie tra il Governo e gli assuntori di opere pubbliche, appaltate dal Ministero dei lavori pubblici, stanno nei progetti incompleti e compilati troppo frettolosamente, nell'uso invalso di introdurre nei contratti condizioni troppo aleatorie, e nel non richiedere talvolta, con sufficiente rigore, dai concorrenti alle aste tutte le necessarie condizioni di capacità e di moralità ».

Il tema 4°, proposto dal signor G. Melisurgo di Napoli e dal Collegio degli ingegneri di Palermo, era intitolato: « *A quale dei sistemi fino ad oggi proposti per la costruzione di case operaie debba darsi la preferenza, avuto riguardo all'igiene ed all'economia* ».

Il sig. Melisurgo, essendo fra i proponenti il solo a svolgere il quesito, volle allargarne i limiti e trattarlo, oltrecchè dal punto di vista tecnico, anche dal lato economico-sociale. In una memoria manoscritta, dopo di aver passato in rassegna i diversi sistemi praticati finora, e considerata la questione dei materiali e la questione economica, egli conchiudeva che il miglior tipo di casa operaia è quello delle case isolate, e faceva voti perchè con apposita disposizione di legge vengano accordati alle Società costruttrici di case operaie incoraggiamenti ed aiuti.

Le conclusioni del Relatore diedero luogo ad un' animata discussione, alla quale presero parte i signori Geiringer, Canevari, Solinas, Gelengi ed il Relatore, essendo la maggioranza contraria allo intervento finanziario del Governo in questa questione Neanche la scelta di un tipo unico incontrò l'approvazione generale; e si adottò pertanto l'ordine del giorno seguente:

« Sul tema delle case operaie, la Sezione V è di voto:

1. che, sotto l'aspetto tecnico, sia preferibile la casa isolata per ciascuna famiglia ai grandi fabbricati, ove molte famiglie trovansi riunite;

2. che, dove non è possibile l'attuazione del concetto sovraenunciato, sia da consigliarsi e raccomandarsi la costruzione di quartieri a tenue pigione nei fabbricati destinati a contenere le classi più agiate di cittadini;

3. che, in occasione della discussione della legge sulle pensioni alla vecchiaia, sia da esaminare se in qualche modo si possa agevolare all'operaio il possesso di un'abitazione salubre ».

Il 5° quesito, proposto dai signori Bouvret e Piccoli di Napoli e dal Collegio degli ingegneri di Palermo, riguardava: « *Quali condizioni di massima debbano prescriversi nella costruzione dei nuovi teatri, e quali modifiche introdursi nei teatri esistenti, perchè sia garantita al maggior grado possibile la sicurezza degli spettatori* ».

Su tale quesito fu presentata e distribuita una risposta dell'ing. Montezemolo di Savona. Alla Sezione riferì uno dei proponenti, l'ing. Piccoli; il quale, dimostrando l'urgenza di provvedimenti radicali, distinse i medesimi in tre categorie, che passò dettagliatamente in rassegna: 1° provvedimenti contro i principii d'incendio; 2° provvedimenti contro la propagazione degl'incendii; 3° provvedimenti diretti a facilitare l'uscita delle persone. Il Relatore conclu-

deva reclamando una disposizione di legge, che renda obbligatorie le misure che egli andò esaminando. Presero la parola sull'argomento i signori Geiringer, Ceselli, Melisurgo, Lattes, Albarella ed altri; e tolte ad esame l'una dopo l'altra le proposte fatte, si convenne all'unanimità che i provvedimenti da raccomandarsi, distribuiti per ordine di importanza, siano i seguenti:

1. Misure dirette a facilitare l'uscita delle persone:

a) Un sistema di comunicazioni numerose, spaziose e divise in guisa che il pubblico frazionato possa uscire facilmente all'aria aperta;

b) Si provveda alla facile e separata uscita del personale del teatro;

c) Si stabilisca il livello della platea il meno elevato possibile rispetto al piano stradale.

2. Misure dirette ad evitare principii d'incendio:

a) Soppressione delle materie combustibili, che possono essere eliminate, e speciale preparazione di quelle non eliminabili;

b) Sostituzione, per quanto sia possibile, dell'illuminazione elettrica agli altri sistemi d'illuminazione; proibizione di usare mezzi pericolosi per ottenere effetti di luce sul palco scenico; un ben organizzato sistema di riscaldamento, ove sia necessario, escluso quello ad aria calda;

c) Si isoli completamente il teatro, e lo si divida in due fabbricati staccati; dei quali il primo contenga la sala con i suoi accessorii, il palco scenico, i camerini degli attori; il secondo contenga i magazzeni, le officine, l'impianto di motori o di macchine dinamo-elettriche per l'illuminazione elettrica ove esista, e gli apparecchi per il riscaldamento.

3. Misure dirette ad impedire la propagazione degli incendii:

a) Servizio idraulico bene organizzato; buon sistema di avvertitori automatici, estintori portatili, ecc;

b) Si deve poter isolare il palco scenico per mezzo di muri grossi che sorpassino l'altezza del tetto, e per mezzo di acconci sistemi di chiusura della bocca d'opera e dei vani praticati nei muri stessi.

Riguardo però al reclamare una legge, la Sezione, riconoscendo la difficoltà che vi sarebbe a farla giungere in porto, mentre come efficacia può bastare un semplice regolamento di pubblica sicurezza, approva il seguente ordine del giorno:

« La V Sezione, udita la discussione del quesito sulla sicurezza dei teatri, e le conclusioni adottate in linea tecnica, fa voti al Governo perchè, in base alla legge sulla pubblica sicurezza, sia emanato un Regolamento generale, inteso a provvedere alla sicurezza delle persone nei locali destinati a pubblico spettacolo, ed alla migliore costruzione dei locali stessi; e che nella compilazione di esso sieno tenute presenti le misure in appresso: (segue l'elenco di cui sopra) ».

Il 6° ed ultimo quesito, proposto dal Collegio degli ingegneri di Palermo, era così concepito: *Quali norme debbano prescriversi perchè sia tutelata la vita degli operaj nelle miniere.*

Non essendo però presente alcun membro del Collegio proponente, la Sezione, riconoscendo la gravità del tema, sul quale presero la parola i signori Pini, Ceselli, Tenore, Solinas e Lattes, espresse, sulla proposta dei due primi, il seguente voto:

« La Sezione V rimanda al quinto Congresso la trattazione del quesito sulla tutela degli operaj nelle miniere; e frattanto fa voti al Governo perchè voglia al più presto presentare al Parlamento apposita legge ».

Intanto, essendosi rimandata al presente quesito la questione della responsabilità in materia d'infortunii, sul quale argomento parlarono Lattes e Ceselli, la Sezione, desiderando che sia definito per legge il grado di responsabilità che incombe all'ingegnere direttore di lavori od altra azienda, ha deliberato:

« La Sezione V del Congresso, riconoscendo l'opportunità di una legge che regoli la responsabilità dei proprietarii ed intraprenditori di lavori in materia d'infortunii, e facendo voti perchè il progetto, che si trova davanti al Parlamento, sia sollecitamente tradotto in legge, è di avviso che la responsabilità dell'ingegnere ed architetto, riguardo agli infortunii, vada limitata ai soli casi in cui gl'infortunii medesimi sono dovuti alla cattiva direzione ».

Essendosi poi, per opera dell'ing. Ceselli, richiamata l'attenzione della Sezione sul fatto che, tra le cause che minacciano la vita degli operaj, vi sono pur quelle dovute all'impiego di apparecchi a vapore, la Sezione, su proposta dello stesso Ceselli, appoggiata da Solinas e Tenore, e udite le spiegazioni fornite da Lattes, emetteva questo terzo voto:

« La Sezione V del Congresso, in correlazione al quesito 6° per la parte che riflette la sicurezza degli operaj, fa voti perchè sia prontamente convertito in legge il progetto d'imminente presentazione per parte del Governo sulla sorveglianza degli apparecchi a vapore ».

Esaurita la discussione dei quesiti all'ordine del giorno, furono finalmente adottate dalla Sezione V altre due deliberazioni, e cioè;

Su proposta dell'ingegnere Ceselli:

« Di far voti al Ministero dell'istruzione pubblica perchè sia introdotto, presso le Scuole d'applicazione degli ingegneri, l'insegnamento dell'ingegneria sanitaria ».

E su proposta del Dott. Geiringer, presidente onorario:

« Di indicare per il quinto Congresso il seguente tema:

« Studiare i mezzi più efficaci per migliorare le condizioni sanitarie dei centri abitati, con speciale riflesso alle opere d'ingegneria sanitaria, relative cioè alla fognatura ed ai provvedimenti d'acqua ».

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sabbato sera, proveniente da Calais e diretto a Roma, giunse a Torino l'annunciato treno, composto di tre vetture Pullman, che sono destinate a fare il servizio da Roma a Reggio di Calabria. Questo treno non ha però nulla a che fare, come erroneamente si è fatto credere da alcuni giornali, coi treni direttissimi progettati da Londra, Parigi e Roma, pei quali è tuttora pendente l'approvazione ministeriale e che andranno in attività, come si crede, ai primi del prossimo giugno.

><

Sappiamo che le nuove conferenze intorno al Materiale mobile ferroviario, alle quali presiede l'egregio

ispettore comm. I. Biglia, avranno luogo nei primi giorni del prossimo aprile in Milano.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, ora che tutto fu disposto per l'attivazione del servizio notturno sulla linea Maremmana, sta studiando il modo di migliorare il servizio dei treni sulle linee Senesi, affine di poter modificare l'attuale orario in guisa che il primo treno in partenza da Empoli (in coincidenza con quello Firenze-Livorno) giunga a Siena abbastanza in tempo da poter proseguire fino a Chiusi, arrivando in questa Stazione prima (e quindi in corrispondenza) del treno diretto Firenze-Roma.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per quanto lo riguarda, una proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per modificare l'attuale tariffa pel trasporto dei marmi in servizio italo-svizzero ed italo-germanico, via Chiasso e via Pino.

Tale modificazione ha lo scopo di favorire, per quanto è possibile, l'esportazione dei marmi di Carrara.

><

La Società anonima del *tramway* Como-Fino-Saronno-San Pietro Martire ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione di altra linea di tramvia da Saronno a Rho, domandando in pari tempo la facoltà di allacciare a Rho la tramvia coi binarii della Stazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

A tale scopo la Società predetta ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto tecnico della tramvia, che avrebbe la lunghezza di m. 12,140 su sede propria, partendo da Saronno ed arrivando a Rho, dopo aver toccato Origgio e Lainate.

><

Veniamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato uno schema di Convenzione colla Ditta Lekovich, Marussig e Muzzati, secondo la quale sarebbe concesso alla Ditta medesima che le rispedizioni delle merci a vagone completo, provenienti dalla Sudbahn, si effettuino colla tassa come da Cormons (transito).

><

Diamo le principali informazioni tecniche, che, nel nostro numero precedente abbiamo promesso, intorno al progetto di appalto del 2° e 3° tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì, testè sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici dall'Ufficio del Genio civile di Cuneo.

In seguito al parere che al riguardo fu dato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, pei detti tronchi fu scelto, fra i varii che si contendevano la preferenza, il tracciato per Beinette, ed è sulla base del medesimo che venne studiato il progetto definitivo di cui ci occupiamo.

I due tronchi hanno la lunghezza totale di m. 18,220, ed il complessivo importo è di L. 1,332,000, delle quali L. 964,000 a base d'asta, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista e messa in opera dell'armamento, ed imprevisti.

Nell'andamento planimetrico, le curve hanno lo sviluppo totale di m. 15,920, ed il raggio minimo è limitato a m. 500; i rettilinei hanno la lunghezza di m. 2,300.

Nell'andamento altimetrico, s'incontrano tante livellette orizzontali per un'estesa di m. 3,750 e tante livellette in pendenza per m. 14,470. La livelletta massima adottata si mantiene nei limiti del 12 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare il necessario sfogo alle acque piovane, sono progettate le seguenti opere d'arte:

77 manufatti minori, di luce varia fra m. 0.50 e m. 5;

2 ponti in muratura, di 10 m. cadauno, il primo sul torrente Colla ed il secondo sul Pogliola:

1 ponte pure in muratura, di 12 m. di corda, sul torrente Brobbio;

1 ponte a tre archi, di 15 m. cadauno, sul torrente Pesio.

Inoltre, altri 9 manufatti, con luce variabile fra metri 0.50 e m. 3, all'infuori della sede stradale.

Per mantenere libere le comunicazioni attraverso la ferrovia, sono previsti 34 passaggi a livello; e per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate 19 case cantoniere semplici, 2 doppie, e 13 garette.

Le Stazioni da costruirsi lungo i detti tronchi sono tre; ed in esse, oltre al fabbricato viaggiatori ed a quello dei cessi, sono da impiantare gli occorrenti magazzeni merci, piani caricatori, ecc.

><

Ci scrivono da Milano che dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha approvato la Convenzione stipulata coll'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato di Vienna, per la manutenzione del ponte di confine sul torrente Pontebba;

Idem il preventivo della spesa di L. 27,000 per la costruzione di un manufatto a travate metalliche, in luogo di due preesistenti in muratura, sulla linea Mestre-Cormons, stati asportati dall'inondazione del Piave;

Idem idem di L. 48,500 pei lavori di ricarico massi alle scogliere, e costruzione di nuove difese verso il Fella, lungo la linea Pontebbana;

Ha aggiudicato alla Società Veneta di Padova la fornitura di materiali accessorii diversi in ghisa e ferro per scambii e crociamenti modello 2;

Idem alla Ditta Bersia di Torino la fornitura di m. 6,000 di tubi di tela per pompe da incendio;

Idem la fornitura di bordure e di altri articoli di passamanteria alle Ditte Morandi di Milano, e Tensi Martel di Torino.

Idem la fornitura di attrezzi di armamento metallici ordinarii alle Ditte Gheri, Baldracco, Albè e Rubino.

Il Consiglio d'amministrazione ha pure affidato allo Stabilimento delle Officine Nazionali di Savigliano la costruzione di N. 24 vetture di 2ª e 3ª classe ad uso dei treni locali.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ritenne:

Che possa approvarsi il progetto e bandire gl'incanti per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Belluno a Bribano della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. La spesa complessiva per la costruzione di questo tronco, che ha la lunghezza di m. 12,741, ammonta a L. 1,750,000, delle quali L. 1,617,000 a base d'asta, e L. 133,000 a disposizione della Amministrazione governativa;

Che meritino la superiore approvazione i due progetti di appalto per opere di ampliamento e riordinamento della Stazione di Giulianova (linea Ancona-Foggia), per adattarla anche al servizio della nuova linea Teramo-Giulianova. Il primo dei detti progetti comprende i movimenti di terra, le opere murarie ed accessorii, e la relativa spesa è preventivata in L. 122,700; il secondo riguarda la provvista e posizione in opera del materiale di arma-

mento, delle traverse, della massicciata e del materiale fisso, e l'ammontare di appalto è presunto in L. 128,200;

Che possano approvarsi due transazioni concordate: la prima fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e la Impresa fratelli Rota circa il servizio di facchinaggio sulle calate del porto di Genova; la seconda fra l'Amministrazione predetta e la Ditta Rochette, in seguito a vertenza giudiziaria relativamente alla fornitura di materiale metallico occorso per l'impianto di una *mano corrente* e di condotta d'acqua sotto la grande galleria del Fréjus;

Che, in seguito alla replicata deserzione delle aste, si possano sperimentare nuovi incanti, con l'aumento del 20 0[0 su tutti i prezzi di tariffa, per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Massalombarda a Lugo, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa complessiva pei detti lavori è preventivata in L. 335,000, di cui lire 262,000 a base d'asta, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa;

Che, anche agli effetti della dichiarazione di espropriazione per causa di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per l'impianto di una condotta d'acqua dal torrente Eutella alla Stazione di Chiavari, per alimentare il rifornitore della Stazione medesima.

Il Consiglio medesimo ha inoltre ritenuto che meriti la superiore approvazione lo schema di Convenzione per la concessione ad un Consorzio di diversi Comuni della provincia di Lecce, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Lecce a Francavilla, con diramazione per Nardò, la cui lunghezza complessiva è di chilometri 85 e mezzo.

La linea verrebbe concessa in base all'art. 18 della legge 29 luglio 1879, e sarebbe considerata di 4ª categoria, coi sussidii di cui all'art. 11 della stessa legge.

Il progetto fu studiato dagli ing. Marcor ed Orlandi; e secondo esso, l'importo dei lavori rileva a L. 4,375,600. Sulla base di questo costo totale, la quota di contributo a carico dello Stato risulterebbe di L. 2,625,000.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 24 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco Cocullo-Buguara, della ferrovia Roma-Sulmona;

La costruzione del tronco Solignano-Ghiaro, della ferrovia Parma-Spezia;

La provvista ed il collocamento in opera del materiale e meccanismi fissi nei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia Ravenna-Rimini;

La costruzione di un nuovo fabbricato per alloggio del personale presso la Stazione di Potenza nella ferrovia Eboli-Metaponto;

Il ricambio di armamento e la provvista di materiale mobile occorrente all'esercizio della ferrovia Santhià-Biella;

La correzione di un tratto della strada nazionale del Tonale fra la Mano di Sovere ed il Bivio di Poltragno, in provincia di Bergamo;

Il completamento della difesa frontale sulla destra del Po al Boscone Cusani, in Comune di Calendasco, provincia di Piacenza;

La ricostruzione di un tratto, distrutto dalle ultime piene autunnali, della diga a sinistra del Piave, inferiormente al ponte ferroviario della Priula, Comune di Susegana, provincia di Treviso;

Il rialzo ed ingrosso di un tratto dell'arginatura destra di Tagliamento fra Poiana e Malafesta, nei Comuni di Morsano e di S. Michele nel circondario idraulico di Udine;

I lavori di riparazione e di sistemazione occorrenti in due tronchi dell'argine sinistro del Guà, sopraccorrente al ponte di Trissino, in provincia di Vicenza;

Un nuovo inalveamento delle acque dei torrenti Pisciaro e Santo Spirito, in circondario di Acireale, provincia di Catania;

E l'impianto di cateratte automatiche agli sbocchi di due fosse primarie e presso lo sbocco del Canale di Altopascio, nella bonifica di Bientina, provincia di Pisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Servizio doganale italo-svizzero pel Gottardo. — È stata testè distribuita alla Camera dei deputati la Relazione della Commissione, composta degli onorevoli Mordini *presidente*, Lucca *segretario*, Gallo, Trompeo, Di Belmonte, Di Rudinì, Vigone, Mezzanotte e Morpurgo *relatore*, sul disegno di legge per l'approvazione della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera pel servizio doganale nelle Stazioni internazionali ed intermedie, che abbiamo riferita nel nostro numero del 14 corrente. La Relazione è pienamente favorevole, e così si esprime:

« A questa Convenzione ognuno degli Ufficii della Camera si è mostrato favorevole; anzi nessuna voce è sorta a mettere in forse la opportunità delle discipline, sulle quali caddero d'accordo i rappresentanti dei due Stati, e delle scambievoli concessioni che questi si fanno per organare convenientemente i rispettivi servizii doganali. Ricordandosi da tutti che una legge, del 4 agosto 1880, approvò la Convenzione relativa alle Stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia: ricordandosi pure alcune disposizioni contenute nella Convenzione stipulata con l'Austria-Ungheria (2 ottobre 1879, approvata con Regio Decreto 11 dicembre 1880) concernente i congiungimenti ferroviarii fra Cormons, Ala e Pontafel, s'intese agevolmente che questa maniera di patti internazionali è già entrata senza contraddizione nel dominio del nostro diritto pubblico.

« Giova inoltre osservare che i patti qui stipulati si ispirano ai principii di perfetta reciprocità, come fra Stati civili ed amici conviensi. E va riconosciuto che, con savio accorgimento, gli accordi internazionali hanno potuto estendersi in forma concreta ai casi di riesportazioni, di restituzioni di dazio, ed in genere a tutti quelli in cui importa grandemente che l'interesse della Finanza sia bene guarentito ».

Riparto di fondi per le Ferrovie complementari. — Il *Popolo Romano* è informato essere intenzione del Ministro delle finanze, d'accordo col suo collega dei lavori pubblici, di istituire una Commissione per lo studio e la proposta di un regolamento diretto ad agevolare l'applicazione dell'art. 8 della legge che approva le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee di seconda e terza categoria delle ferrovie complementari del Regno, in corrispondenza con le disposizioni del nuovo Codice di commercio.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — L'incanto simultaneo tenutosi il 14 corr. essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. dell'8 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Novara simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Orta-Casale Corte Cerro della ferrovia Gozzano-Domodossola, della lunghezza di m. 13,050 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,034,300.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 42 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati in uno colla relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto,

avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L 76.000, ed in L. 152,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Alle ore 10 ant. del 14 marzo p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e case di guardia coi relativi piazzali ed accessorii, lungo il 4° tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, compreso fra il ponte sul torrente Fiumicello e Teramo, per la presunta somma di L. 290,920.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi dieci dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L· 30,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. — In seguito alla diminuzione di L. 5.50 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 523,837.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 gennaio p. p. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, compreso fra la Stazione di Ponte San Pietro e la sponda sinistra dell'Adda, della lunghezza di metri 9.918.18 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico per l'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del 14 marzo p v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bergamo simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta Impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 495,026.44, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi dodici dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000, ed in L. 70,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovie della provincia di Roma. — Nella seduta del 23 corr. del Consiglio provinciale, discutendosi sul prestito per il contributo alle ferrovie di terza categoria che ascende complessivamente a L. 2.500,000, il Consiglio stesso, su conclusioni conformi del relatore Grispigni, dette facoltà alla Deputazione per le opportune trattative.

Il cons. Tittoni, esposte le vicende della Cassa ferroviaria che non è stata mai istituita, narrate le pratiche fatte dalla Deputazione, e dimostrato il danno che deriva alla Provincia ed ai Comuni dal dover estinguere i prestiti nel termine di 25 anni, anzichè in quello promesso di 75, propone un ordine del giorno, col quale, riassunte queste considerazioni, si fanno voti perchè il Governo mantenga gl' impegni assunti coll'art. 28 della legge 29 luglio 1879. Quest' ordine del giorno fu approvato all' unanimità.

Sui sussidii ferroviarii parlarono brevemente i cons. Ferrero-Gola, Tittoni, Santucci e Crostarosa, ed il Consiglio approvò la misura dei sussidii in L. 500 al chilometro per le linee di quarta categoria ed in L. 260 per tutte le altre che si costruiranno su sede propria. Il sussidio dura per 35 anni, e può essere aumentato, se la spesa risulta superiore alle L. 100,000 al chilometro.

Tramways di Genova. La Società del *Tramways Genovese* sta facendo le opportune pratiche per ottenere la concessione di prolungare la linea attuale Genova-Pegli fino a Voltri. A quest' uopo, pare verrà presto in Italia il sig. ing. Humbert, direttore generale della Società, per le molteplici trattative al riguardo

Scontro ferroviario. — La mattina del 21 corr., alle 10, alla Stazione di Alessandria avvenne una disgrazia.

Il treno che arrivava da Milano, per lo sbaglio di una guardia-eccentrica, invece di entrare nel suo binario, infilò il binario riservato alle merci, per cui il treno in arrivo ebbe a scontrarsi con un convoglio di carri fermo. Nell'urto, senza tener conto del danno materiale, si hanno a deplorare le ferite toccate a due viaggiatori; il cav. Angeleri Carlo, sindaco di Valenza, ch'ebbe una gamba fratturata; ed il sig. Biscozzi Annibale, pure di Valenza, che rimase ferito ad un piede, ma meno seriamente.

Del personale ferroviario, ebbero ferite non gravi un conduttore ed il capo-conduttore.

La guardia-eccentrica, causa del disastro, venne tosto arrestata, ma fu poi rilasciata in seguito alle istanze del suddetto sindaco, che non voleva si procedesse contro di essa, e che, riconoscente della assistenza avuta dal personale ferroviario, volle conoscerne i nomi, e compensarlo.

Ferrovie dell' Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, in seguito a partecipazione avuta dalle Ferrovie estere interessate, a cominciare dal 1° marzo entrerà in vigore un'appendice alla *Tariffa speciale N.* 19, contenente dei prezzi speciali applicabili per la percorrenza austro-germanica o svizzero-germanica ai trasporti a vagone completo dei materiali ferroviarii nominati in essa tariffa.

— Col 5 marzo p. v. sarà messo in attività al Bivio Sesia, che trovasi sulla linea da Torino a Milano fra la Stazione di Vercelli e quella di Borgo Vercelli, e precisamente ad una delle teste del ponte sulla Sesia, un apparecchio di sicurezza Saxby e Farmer, il quale concentra in una garetta tutte le leve che muovono i segnali e lo scambio del Bivio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il movimento sulla linea del Gottardo durante il passato mese di gennaio (267 chilometri) fu il seguente: Passeggieri trasportati: 59,700, introito fr. 200,000; merce trasportata tonnellate 34,650, introito fr. 436.000. Introito complessivo fr. 630,000, ossia franchi 2,359.55 (nel mese di dicembre 1882 fr. 2,584.90) in media per chilometro.

Le spese d' esercizio, dedotti gli introiti di censi, e non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazioni ell' armamento ed al materiale d' esercizio, e l'interesse dei prestiti, furono nel mese di gennaio di fr. 412,000, ossia fr. 1,543 in media per chilometro. In complesso, il maggior introito dell'esercizio durante lo scorso mese fu di fr. 218,000.

Ferrovie svizzere. — A quanto si annuncia, il capo del Dipartimento svizzero delle ferrovie, sig. cons. federale Welti, ha presentato la scorsa settimana al Consiglio federale una interessantissima memoria, con proposte circa la quistione del riscatto delle strade ferrate svizzere. Si assicura che l'autore di questa memoria propone al Consiglio federale di soprassedere per ora, sia al riscatto, che all'esercizio delle ferrovie per parte della Confederazione, allo scopo di introdurre in esse un' unità (progetto dei signori consigliere nazionale dott. Kaiser e cons. degli Stati Zschokke). La memoria chiama specialmente l' attenzione delle Autorità sulle conseguenze finanziarie, per indurle ad opporsi al riscatto. Questa quistione sarà discussa la settimana prossima dal Consiglio federale.

— Il *Semaphore* di Marsiglia annunzia che furono intavolate trattative dal Governo francese colle Ferrovie svizzere interessate al mantenimento della tariffa speciale 442, or ora dal Consiglio federale mantenuta contro un voto anteriore, per l'abbassamento dei prezzi di trasporto dei cereali fra Marsiglia ed i principali centri del commercio svizzero, onde paralizzare gli sforzi di Genova ed Anversa e rendere illusorii i vantaggi sperati dalla via del Gottardo.

Assicurasi anche che tali negoziati sieno sul punto di riescire completamente, stante gli sforzi della Francia.

Ferrovie francesi. — Il Governo francese, preoccupato delle conseguenze che, per l' avvenire del porto di Marsiglia e del commercio di transito nella Francia, può

avere il passaggio del Gottardo nei suoi rapporti coll'Italia, ha deciso di inviare in Italia, Svizzera e Germania il console signor Amedeo Marteau, collo speciale incarico di studiare le agevolezze ed i vantaggi che il commercio tedesco può avere a valersi del passo del Gottardo e del transito per l'Italia, anzichè di quello per la Francia, allo scopo di giungere al mare e proseguire di poi per le più lontane destinazioni.

Il signor Marteau, che già stampò un opuscolo sulla ferrovia del Gottardo e sulle sue conseguenze pel commercio francese (opuscolo di cui abbiamo già fatto cenno a suo tempo), arriverà quanto prima a Genova, dove darà mano agli specialissimi studii di cui fu incaricato, e che sarebbero il complemento di quelli già iniziati nella stessa città la scorsa estate.

Ferrovie tedesche — Nella seduta del 20 corr. al Landtag prussiano, sopra una domanda presentata dal signor Hommacher, il sig. Maybach, ministro dei lavori pubblici, rispose che il Governo non può imporre alle Strade ferrate private, contro loro volontà, delle misure nell'interesse della difesa nazionale, ma bisogna per questo l'intervento dell'Impero. La Prussia ha già fatto dei passi presso il Reichstag per ottenere la presentazione di un progetto di legge di questo genere. Se questo mira principalmente alle condizioni nelle quali si trovano le ferrovie della parte orientale della monarchia, non devesi respingere meno qualunque idea, che si può concepire leggermente, di qualsiasi complicazione politica da quella parte.

Tunnel della Manica. — I giornali inglesi annunziano che in una riunione dei membri della Compagnia del *tunnel* della Manica, che ebbe luogo il 5 febbraio a Londra, un progetto di legge autorizzante la costruzione del *tunnel* è stato discusso e adottato dall'Assemblea.

Lord Grosvenor, presidente della riunione, ha detto, dando lettura del progetto di legge, che gl'ingegneri della Compagnia hanno esaminato con ogni cura tutte le obbiezioni sollevate contro il progetto stesso.

Il progetto primitivo è stato modificato in ciò che concerne le vicinanze del *tunnel*, in modo da rispondere alle raccomandazioni della Commissione; in quanto alla domanda di quest'ultima, di trovare un mezzo per far saltare in aria il *tunnel*, in modo da metterlo in comunicazione col mare, essa non può venir soddisfatta, perchè lo strato di calce, che separa il *tunnel* dal mare, è talmente spesso e solido, che finora non esiste alcun mezzo tanto potente per farlo saltar in aria.

Lord Grosvenor ha detto inoltre ch'egli spera che l'opposizione incontrata in Inghilterra dal progetto del *tunnel* a causa d'un'agitazione fittizia, scomparirà poco a poco; tanto più che le serie obbiezioni, specialmente il timore d'una guerra fra l'Inghilterra e la Francia, possono essere vittoriosamente combattute.

D'altra parte, la *Contemporary Review* ha pubblicato sullo stesso soggetto un articolo di Boyd Dawkins, il quale si pronuncia in favore del progetto di sir Edward Watkin. Egli dice che, quando l'Inghilterra avrà perduta la supremazia sul mare, importa poco che vi abbia o no un *tunnel*. E fra l'altro:

« Tutti gli argomenti che si fanno valere contro la costruzione possono essere altresì impiegati per combattere gli altri mezzi di locomozione rapida. Se ci chiudiamo in casa ed innalziamo una barriera che impedisca le comunicazioni fra il nostro paese ed i paesi vicini, noi agiremo in modo opposto alle nostre tradizioni liberali, e torneremo ad una politica simile a quella che segue la China e che seguiva ultimamente il Giappone ».

Ferrovie del Sudan. — In questi giorni soltanto giunge dal Senegal una interessante notizia del 19 dicembre. In quel giorno la locomotiva percorreva per la prima volta 2,400 metri della via che deve congiungere il Senegal al Niger. Il treno, composto di sette vagoni e di una locomotiva, partì da Khayes verso Medina. I negri battevano le mani. Affine di ottenere, per amore o per forza, che il Re del Cayor, Lat Dior, permetta che la ferrovia passi nel suo territorio, un Corpo di spedizione dell'esercito francese ha lasciato San Luigi, e ha dato fuoco a Soyriere, residenza di questo Re, che si è rifugiato presso Alburg, Re del Giolof.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro romano. — Gli Ufficii della Camera hanno nominato i membri della Commissione per l'esame del progetto di legge sul bonificamento dell'Agro romano, che abbiamo già riferito.

La Giunta rimase composta degli onor.: Garelli, Amadei, Bianchi, Trompeo, Chimirri, Del Zio, Peruzzi, Maurigi e Serristori.

Le miniere della Mongiana. — Il *Piccolo* di Napoli riceve dall'on. Achille Fazzari il seguente telegramma da Serra San Bruno, 19:

« Leggo nel tuo *Piccolo* la risposta dell'on. Ministro dei lavori pubblici riguardante l'impianto di uno Stabilimento siderurgico per emancipare l'Italia dall'estero.

« Come sola notizia storica, e contrariamente ai pareri di alcuni scienziati, tengo sappiasi che in questa parte d'Italia esistono miniere, che potranno dare maggiore quantità del minerale dell'isola d'Elba e di qualità non inferiore; che nello stesso bacino trovasi Agnana, ricco di carbon fossile, che Ferdinando II adoperò a suo tempo ».

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato, nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 febbraio, lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di gennaio 1883, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1882, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di gennaio 1883	L.	12,047,252.71
» » 1882	»	11,536,585.12
Differenza in più nel 1883	L.	510,667.59

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di gennaio la seguente somma:

Nel mese di gennaio 1883.	L.	781,417.35
» » 1882	»	742,859.50
Differenza in più nel 1883	L.	38,557.85

Ufficii telegrafici. — Il 16 corr. in Penta, frazione del Comune di Fisciano (prov. di Salerno), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 20 corr., nella Stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò (prov. di Milano), è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato.

Telegrafia sottomarina. — Il Ministro dei lavori pubblici presentò alla Camera dei deputati, nella seduta del 20 corr., un disegno di legge per l'approvazione di una Convenzione colla Compagnia *Eastern Telegraph Limited* per la proroga della concessione di una linea telegrafica sottomarina fra l'Italia e l'Egitto, accordata colla Convenzione del 5 agosto 1871; e pel mantenimento di sette comunicazioni elettriche sottomarine fra la Calabria e la Sicilia, attraverso lo Stretto di Messina.

Servizio telefonico. — Leggesi nel *Popolo Romano* del 23:

Ci viene riferito che l'on. Baccarini, aderendo alle sollecitazioni che gli vengono rivolte dalla numerosa classe dei commercianti dell'alta Italia perchè sia regolata la concessione dei servizii telefonici, ha sottoposto all'esame del Consiglio di Stato tre schemi di Capitolato, da approvarsi mediante Decreto Reale, diretti appunto a regolare la concessione a Ditte od a persone private.

Il primo di tali Capitolati riguarda le linee telefoniche che s'istituiscono nell'interno di singoli Comuni; il secondo quelle che vogliansi stabilire fra Comuni limitrofi, il terzo infine concerne le comunicazioni della stessa specie che si vogliono stabilire per uso puramente privato dei concessionarii.

I fili telefonici in America. — Togliamo dal *Progresso Italo-Americano* di Nuova York:

Qui, dove i numerosi fili dei telefoni e quelli della luce elettrica formano delle grandissime reti che dànno ingombro alla libera circolazione, studiasi da vario tempo il modo di sopprimere le linee telefoniche aeree. Aggiungasi poi che, se i fili sono numerosi, i fenomeni d'induzione si producono facilmente, e rendono impossibili le comunicazioni.

A Boston, a titolo di esperienza, si è già incominciato ad impiantare delle linee telefoniche sotterranee, ponendo i fili entro tubi di ferro di 10 centimetri di diametro; questi tubi vengono immersi nel cemento, e ne sono riuniti otto per ogni trincea. Dei fili poi alcuni sono in parte semplicemente ricoperti di paraffina ed introdotti in tubetti di piombo; altri sono coperti di caoutchouc e ravvolti da filo galvanizzato. I risultati delle esperienze proveranno se il nuovo sistema può, almeno in parte, surrogare l'antico ed evitarne gl'imbarazzi.

Canale della Florida. — Si è costituita una Compagnia per la costruzione di un canale di navigazione al Nord della penisola della Florida. La linea progettata partirebbe da un determinato punto sul fiume Savrunee, che ha la sua foce nel golfo del Messico, e riuscirebbe a Jacksonville sul Saint-John, nell'Oceano Atlantico. La distanza da un punto all'altro sarebbe di sessanta miglia. Le spese sono calcolate a 20 milioni di dollari, ossia a 100 milioni di franchi. L'Ufficio del commercio di New-York calcola che il traffico fatto nella baia della Florida supera il triplo del commercio fatto per il canale di Suez, che costò 95 milioni di dollari. Le perdite subìte annualmente dalla navigazione sulla costa meridionale della Florida ammontano a 5 milioni di dollari. Gli autori del progetto del Canale pretendono che la realizzazione di questa impresa ridurrebbe da 15 a 20 cents le spese delle granaglie, e quelle del cotone da 1 a 2 dollari per balla.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii diedero, nella passata settimana, scarsa materia a negoziazioni. Le Azioni Meridionali guadagnarono qualche lira sul prezzo della precedente ottava, e da 452 si elevarono a 456.50. Le Obbligazioni relative si tennero sul 273.50; i Boni a 530. Migliorarono alquanto le Palermo-Trapani, prima emissione, da 270 a 272.60; e quelle di seconda emissione, da 267.50 a 270.25. Le Obbligazioni Sarde, serie A, da 266.50 si elevarono a 267; quelle della serie B rimasero invariate sul 264; le nuove, da 266.50 a 270.25; le Pontebbane da 419 a 420; le Meridionali Austriache ferme a 284. Le Azioni Ferrovie Romane si aggirarono sul 118 a 119; le Gottardo a 540.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via S. Nicolao, 2), per l'approvazione del bilancio 1882, per modificazioni allo statuto sociale ed aumento del capitale, per la cauzione da darsi dagli amministratori, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società italiana per il gaz — Gli azionisti sono convocati pel giorno 14 marzo p. v. in Torino, sede sociale, (piazza S. Carlo, 5), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per approvazione del rendiconto 1882, per deliberazione sulla cauzione degli amministratori, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1883.

Impresa dell' Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 marzo p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio e dividendo, per approvazione dello statuto riformato a termini del nuovo Codice di commercio, per dimissioni del Consiglio, nomina di consiglieri e sindaci, e retribuzioni al Consiglio ed ai sindaci.

Società nazionale delle Officine di Savigliano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 marzo p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per provvedimenti in rapporto al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

L'8 marzo p. v., presso il Municipio di Montelibretti (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio per le scuole primarie, per il presunto importo di L. 27,190. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso la Segreteria comunale.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a tre luci, di m. 7 ciascuna, sul torrente Bozzetta, presso la Stazione di Leonforte, e dei relativi accessi, per il presunto importo di L. 42,440. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale dalla marina di Gioia Tauro a quella di Gerace, compreso fra il vallone Incudine e la marina di Gerace, della lunghezza di m. 31,078, per l'annua somma di L. 16,150. Deposito interinale lire 1200, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della ordinaria manutenzione del tronco della strada provinciale tirrena, dall'innesto di Paola al torrente di Bagni di Guardia, sul prezzo di annue L. 10,696.84, così ridotte pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Sarno per Bracigliano a Tarino, compreso fra Sarno ed il confine colla provincia di Avellino, della lunghezza di m. 17,972.05, per la presunta somma di L. 376,190. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale Opi-Forca d'Acero-San Donato, compreso fra la sponda destra del torrente Valle Cupa e la strada provinciale della Ferriera nell'abitato di S. Donato, della lunghezza di m. 10,029.41, per la presunta somma di L. 262,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il vallone Pirillo ed il vallone Fico di Nanna, della lunghezza di m. 5,017.46, in diminuzione dell'importo di L. 141,708.58, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto della Provincia di Ravenna, la fornitura di un gran ponte metallico sul Lamone, di m. 62.200 di luce totale.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

5ª Settimana. — *Dal 29 gennaio al 4 febbraio* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	Prodotti totali	Prodotti chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,593.—	425,200.58	266.92
Settimana corrisp. nel 1882.	1,460.—	420,695.28	288.15
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+133.—	+ 4,505.30	— 21,23
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,585.57	2,132,351.98	1,344.85
Introiti corrisp. nel 1882	1,460.—	2,062,047.68	1,412.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+125.57	+ 70,304.30	— 67.51

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	Prodotti totali	Prodotti chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	234,428.28	175.21
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	230,173.30	173 85
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 4,254.98	+ 1.36
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	1,102,290.03	823.83
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324 —	1,010,151.70	762.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 92,138.33	+ 60.88

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal 17 al 23 dicembre* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	618,560.21	19,187.00
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	592,773.53	18,387.20
Differenza in più . . .	5	25,786.68	799.80
Differenza in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all' 18 9.bre 1882.	1,684.248	31,664,915.43	19,221.64
Periodo corr. 1881	1,681.000	31,229,249.35	18,994.08
Aumento	3,248	435,666.08	227.56
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22.539,69	7,790,89	6,950,63
Piccola Velocità	6,030,61	274,61	4,984,02
Totali . . .	28,570,30	8,065 g0	11,934,65

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di settembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	11,319.65	35,474.52	6,251.33	53,075.50
Bagagli e cani . .	143.21	777.86	384 77	1,305.81
Merci a grande vel.	448.64	4,938.95	342 07	5,729.66
Merci a piccola vel.	4.620.82	19,286.23	2,6 0.99	26,577 95
Introiti diversi . . .	381.87	621.81	239 56	1,243.24
Totale . . .	16,914.19	74,199 37	9,888 63	87,932.19

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Torino, via Ospedale, N. 24!

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:

L. 8,000 a vista per ogni giorno:

L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;

L. 24,000 con un preàvviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LÁ DIREZIONE.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.ia

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.)	4	»
ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	**al quin**	
Calce idr. di Palazzolo L.	2	50
Cemento idr. Portland	5	»
Detto Portland (Qual. sup.)	7	»

INDUSTRIA CARINTIANA
IN LEGNAMI
VILLACO (Austria)

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore **Produzione speciale a misura obbligata per impresse tr.** - Specialità in fabbricazione di **pavimenti** e **vanvellati, tettoie** e **oggetti** di legno per **ferrovie** e **tramways**.

Prezzi e ragguagli a richiesta.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dan, ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internati naux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simili genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pantori Dirett. propriet. responsab.

Anno XVI. Mercoledì 7 Marzo 1883. N. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

IL MINISTRO BACCARINI

E L'INDUSTRIA NAZIONALE

Dopo aver riferito nel precedente numero il testo ufficiale dell'ultimo discorso pronunciato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici relativamente alle costruzioni ferroviarie, crediamo oggi opportuno di riferirne anche quella parte che tratta dell'industria nazionale, sia rispetto alla siderurgica, che rispetto al materiale ferroviario.

... Ora mi tocca di venire a parlare di un tema importantissimo, trattato dottamente dagli onorevoli Cavalletto e Vigna: l'uno più particolarmente riguarda lo Stabilimento siderurgico, pel quale tante volte si sono fatti voti in questa Camera; e l'altro in rapporto all'industria nazionale. L'on. Vigna ha osservato con molta soddisfazione che la Commissione del bilancio ha raccomandato al Governo di studiare efficacemente la questione degli Stabilimenti siderurgici per provvedere il materiale metallico delle ferrovie e quello occorrente alle Amministrazioni della guerra e della marineria. Prima di tutto, debbo dichiarare che il disegno di legge per la costituzione di uno Stabilimento siderurgico, stato già presentato e ripresentato alla Camera, non è stato riprodotto in questa Legislatura per un riguardo, molto doveroso e molto spiegabile, verso la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, la quale si occupa anche di questo argomento. E, come io non ho più ripresentato il disegno di legge relativo al trasporto dei carboni con battelli nazionali, così i miei colleghi interessati ed io non abbiamo più ripresentato quello pegli Stabilimenti siderurgici, cui alludono gli onorevoli Cavalletto e Vigna.

Io spero che lo potremo riprodurre ancora, quantunque io pensi non essere un segreto, che la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile si è pronunziata, credo all'unanimità, assolutamente contraria alla costruzione di Stabilimenti siderurgici. Ad ogni modo, questo si vedrà nel suo rapporto finale, che il Governo si riserva di esaminare per prendere in seguito le sue risoluzioni, sia in favore, sia contro il voto della Commissione d'inchiesta.

L'onorevole Vigna ha fatto interessantissime considerazioni a riguardo di questo Stabilimento. Ed io, senza seguirlo nello sviluppo di particolari che mi trarrebbero anche fuori dell'argomento mio, debbo dichiarare che veramente nessuno può disconoscere che da esso Stabilimento un grande alimento debba derivare alle officine nazionali.

Io ho detto altra volta alla Camera che, per quel che riguarda i lavori pubblici, tre sono gli articoli pei quali siamo interamente tributarii all'estero: le ruotaie di acciaio, le molle e le ruote. Ed è facile immaginare che grande quantità di lavoro questi tre articoli costituiscono, per un paese il quale possa fabbricarli da sè!

Io ho rilevato alcuni dati sommarii della Statistica del commercio del 1882; ed ho trovato che, in quest'anno, abbiamo importato, per sole ruotaie, 133,000 tonn., e 113,000 tonnellate di ferro, acciaio, sbarre, lamine, ecc. (perchè anche il lavoro che facciamo qui lo facciamo con ferro in parte lavorato); abbiamo importato 58,000 tonnellate di ghisa; abbiamo importato 37,000 tonnellate di macchine locomobili, ecc.; e persino 70,000 tonnellate di rottami vecchi, e di limatura di ferro, cose che vengono, con molta mia sorpresa, negli Stabilimenti nostri dall'estero. Ed è bene che si sappia che 5[7 (e lo desumo da un bellissimo lavoro dell'ispettore Giordano, pubblicato un anno fa), forse 5[7 della lavorazione italiana è fatta coi rottami: lo che vuol dire che in Italia non si lavora quasi la materia prima.

Per dare un'idea quale sarebbe l'importanza della lavorazione fatta in casa propria, accennerò che nel 1882 abbiamo importato 2,180,000 tonn. di carbon fossile per 61 milioni di valore. A tutte queste cifre io non contrappongo nulla per esportazione, perchè è cosa veramente di poca

importanza. Dunque, nessun dubbio che argomenti per sostenere la grandissima utilità delle officine nazionali ne abbiamo a josa, e questi naturalmente valgono anche per la creazione di uno Stabilimento siderurgico-modello. Ma vi possono essere considerazioni diverse, le quali ne diminuiscano l'importanza, e vedremo quali sono quelle che esporrà la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile.

Intanto io debbo accennare che, mentre noi siamo deboli lavoratori del ferro rispetto alla sua applicazione alle strade ferrate ed alla marineria, siamo poi quelli che più di altri alimentiamo un gran numero delle officine estere; imperocchè tutti sanno che la nostra produzione di minerale è grandissima; e l'onorevole Vigna ne disse già abbastanza perchè io non ripeta i suoi argomenti, specialmente intorno alle ricchezze dell'isola dell'Elba.

Mi permetta ora l'onorevole Vigna, che si occupa *ex professo* della materia, che io soggiunga qualche cosa, che può avere attinenza, se non con la creazione, certo con l'ubicazione del nuovo Stabilimento siderurgico.

Questo Stabilimento, per ragioni di economia, dovrebbe essere vicinissimo al luogo di estrazione del minerale; e io dico che, se si potesse, la miglior cosa sarebbe quella di porlo nella stessa isola dell'Elba, se non fosse il timore che potesse rimanere in balìa di un nemico più potente di noi per mare. Questo accadrebbe forse anche mettendolo in vicinanza della costa; ed è perciò che ho udito sostenere da molti che sarebbe opportuno di portarlo nel golfo della Spezia Resterà a vedere se il concentrare molti di questi nostri mezzi di vita in un sol luogo non attiri le forze di un nemico potente; ed allora ci metteremmo nel pericolo di vederci distrutto troppo in una sola volta. Ma queste sono considerazioni che lascio ad altro tempo; a me preme accennare ad un nuovo elemento, che può concorrere grandemente alla risoluzione di questo problema. Voglio dire all'apertura della ferrovia del Gottardo, che ha moltissima importanza nella questione, perchè apre uno sbocco all'importazione dei carboni tedeschi, e specialmente a quelli di Saarbruck.

Ora, siccome importa di aver vicini gli elementi del lavoro per ispendere meno nei trasporti, bisogna mettere in conto anche il minor costo del carbone, avvicinando questo grande Stabilimento, una volta che debba farsi, al luogo di arrivo dei carboni stessi.

Debbo dire ora una parola più speciale all'onorevole Cavalletto, il quale, mi perdoni, anche qui non ha tenuto conto dei fatti, non ha tenuto conto abbastanza di quello che questo povero Ministro dei lavori pubblici fa continuatamente nel proprio dicastero in favore dell'industria nazionale.

L'onorevole Cavalletto disse giustamente: « Noi dobbiamo condurre le cose in modo da incoraggiare gli Stabilimenti meccanici nazionali, affinchè possano soddisfare completamente ai bisogni della nazione, senza la necessità di ricorrere all'estero. Se questo è un dovere pel Ministro dei lavori pubblici, è una necessità pei Ministri della marina e della guerra ».

Ora, me lo perdoni, io avrei creduto che si potesse constatare che l'Amministrazione dei lavori pubblici incoraggia, per quanto può, l'industria nazionale.

Infatti, che cosa deve fare il Ministro dei lavori pubblici per aiutare l'industria nazionale relativamente alle ferrovie? Costruire i materiali tutti in paese. Or bene, ad eccezione come ho detto delle rotaie, delle molle e delle ruote, che non si fabbricano da noi, dacchè io sono in questo posto nessuna commissione è stata data ad Officine estere, se non in quanto non s'è trovato chi potesse soddisfarvi all'interno.

Soggiungo che son riuscito a far sì che anche le Meridionali, per via della legge sulle modificazioni della scala mobile, assumessero l'obbligo di far costruire dagli Stabilimenti nazionali il materiale mobile; ed infatti ne hanno fatto costruire. Le Meridionali, debbo dichiararlo, hanno acquistato 700 tra vagoni e carri di merci all'estero, perchè, per la scarsezza dei mezzi delle nostre fabbriche due o tre anni fa, esse non potevano provvedervi; ma questo non portò alcun danno alle fabbriche nostre.

Non è male, poichè *repetita juvant*, che io dia conto dell'impiego delle somme messe a disposizione del Ministero dei lavori pubblici dal Parlamento per la provvista di materiale ferroviario, dal luglio del 1878, o meglio dal 1879, perchè prima non si fece niente.

A tutto l'anno corrente, furono date in commissione per le Ferrovie italiane, in massima parte per quelle dello Stato: 388 locomotive, 850 vetture e 5714 carri da merci, per un complessivo valore di 69 milioni, dei quali 42 a carico dell'Alta Italia e delle Romane. Ma tutto ciò non ha che fare coll'industria nazionale, può rispondermi l'onorevole Cavalletto, perchè, se questo materiale l'avessi commesso tutto o in gran parte fuori d'Italia, egli potrebbe rispondermi che l'industria nazionale non ci avrebbe guadagnato nulla. Or bene, io ripeto che tutte le commissioni di vetture e di carri sono state date alle nostre fabbriche; e tutte tutte le locomotive, ch'è stato possibile di costruire, sono state affidate all'industria nazionale, specialmente a Pietrarsa, perchè l'Ansaldo, che pure fabbrica delle locomotive, è arrivato perfino a rifiutare, per impossibilità di poterle soddisfare, di accettare commissioni sette od otto mesi sono, essendo occupato in lavori pel mio collega della marina. Io ho messo tanto impegno in quest'affare dell'industria nazionale rispetto alla costruzione dei veicoli ferroviarii, che non mi pare di commettere atto di superbia nell'attribuirmene qualche piccolo merito. Sono sôrte fabbriche importantissime, appunto per la mia ostinazione nel volere che questi veicoli si costruissero in Italia.

E ne ho portato anche la pena, onorevole Cavalletto, perchè ci siamo trovati scarsi e scarsi assai di materiale mobile, e le nostre fabbriche al tempo prefisso non lo consegnavano; ma io ho preferito quest'inconveniente, pensando che fra qualche anno ci saremmo trovati in condizioni assai diverse. Infatti, è sôrta la fabbrica di Savigliano, che è capace di darci 60 carri al mese; è sorta la fabbrica di Savona, e così diverse altre. Colle leggi del 5 giugno e del luglio 1882, io chiesi di poter anticipare di dieci anni i lavori in conto capitale per le ferrovie dell'Alta Italia, poichè vi erano 65 milioni disponibili in 15 anni. Ebbene, fin d'allora io feci distribuire tutte le costruzioni dei veicoli ferroviarii, per tutti i cinque anni, a quelle fabbriche; ed ora sto facendo la stessa cosa per cinque o sei anni di provviste relative al materiale di nuove linee. Io mi permetto di indicare alla Camera gli Stabilimenti nazionali che costruiscono i nostri materiali, ed anche lo stato dei lavori. Ho detto qual'è il numero delle commissioni già date. ed ora sentirà la Camera quello che resta in costruzione,

Lo Stabilimento dell'Ansaldo a San Pier d'Arena ha in costruzione 12 locomotive; Pietrarsa a Napoli 37 locomotive, 104 vetture e 108 carri; Grondona a Milano 14 carrozze e 83 carri; Miani Venturi a Milano 75 vetture e 127 carri; le Officine di Savigliano hanno 25 carrozze e 45 carri: la ditta Diatto di Torino ha 60 carrozze; la Società veneta di costruzione a Vicenza 10 carrozze; Cerimedo a Milano ha 12 locomotive e 148 carri: la Società ausiliaria di Torino ha 51 carri; l'Impresa industriale di Napoli e di Savona ha 141 carri; nelle officine poi dell'Amministrazione sono in costruzione 4 carrozze.

Di modo che le Ditte nazionali hanno ancora in costruzione 51 locomotive, 292 carrozze e 695 carri. Più vi sono 1,045 carri e 207 carrozze, le cui commissioni sono da distribuirsi per la fornitura relativa ai cinque anni delle provviste per l'Alta Italia, e che sono assicurate alle officine nazionali, ma sono state trattenute con riserva di affidarle a quelle Ditte che si sarebbero sbrigate più presto dei lavori che hanno in corso. Inoltre si daranno in questi giorni alle stesse fabbriche le commissioni per quella quantità che possono assumere, per oltre 15 milioni circa di materiale mobile relativo alle nuove costruzioni.

E questo è quanto si è potuto fare per aiutare l'industria nazionale con la fornitura dei veicoli.

Le officine nazionali costruiscono inoltre per l'Alta Italia, per le Romane, per le nostre ferrovie insomma, i meccanismi, le piattaforme, gli scambii e tutto il materiale ordinario, e si tratta di circa tre milioni annualmente. Abbiamo anche dato all'industria nazionale tutti i ponti e le tettoie di ferro delle nuove costruzioni, e sono circa quattro milioni.

Per le strade ordinarie, quelle poche travate di ferro che sono occorse ed occorrono sono anche date all'industria nazionale, ed è oltre un milione.

Con la legge del 1878 ha assicurato la vita dello Stabilimento di Pietrarsa, sia come officina nazionale, sia a beneficio di un migliaio di famiglie, le quali credo non abbiano avuto un giorno solo di interruzione di lavoro, perchè solamente per conto dello Stato lo Stabilimento di Pietrarsa in questi tre anni e mezzo ha avuto più di 10 milioni di lavoro. Ed ho fatto ancora un altro tentativo per aiutare l'industria privata, che è quello di presentare un disegno di legge per assicurare il trasporto dei carboni che occorrono alle strade ferrate ed alle nostre navi a vapore, con che io sperava e spero tuttora, che sarebbe nata in breve tempo una non piccola flottiglia di vapori mercantili. E perchè si ricordi quale è l'importanza di questo mio disegno, ripeto quello che la Camera sa, che noi consumiamo circa 500,000 tonnellate all'anno di carbone; e per conseguenza, l'assicurare un trasporto di 500,000 tonnellate all'anno per 15 anni, come io proponeva, ad un prezzo non maggiore di quello che lo portano gli altri, mi pareva che fosse, per un altro verso, un qualche aiuto all'industria nazionale.

L'industria forestiera non ha fatto per noi che parte delle locomotive, oltre le ruotaie, le molle e le ruote, che da noi non si fanno. Sono due o tre anni che sto attorno a qualche industriale nostro per farlo impiantare una fabbrica, e ne ho sempre la speranza, ma finora non ho potuto vederla attuata...

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1881

(Continuazione — V. n. 9).

Anche pei trasporti di viaggiatori in *servizio cumulativo italiano*, oltre alle consuete facilitazioni per feste, Congressi, mostre locali e gite di piacere, furono fatte speciali concessioni per favorire gli accorrenti all'Esposizione nazionale di Milano, e furono introdotte alcune modificazioni al regolamento 12 marzo 1872.

Quanto alle merci, si attuarono tutte le nuove tariffe e disposizioni già accennate pel servizio interno. Uno dei più importanti e complessi lavori eseguiti nell'anno 1881 fu quello della tariffa unica, già accennata nella Relazione dell'anno precedente. La Commissione incaricata di compilare siffatta tariffa, non ostante le molte difficoltà incontrate per giungere a concretare prezzi e condizioni uniformi per tutte le singole Amministrazioni in servizio interno e cumulativo, senza soverchio pregiudizio dell'economia ferroviaria e ad un tempo con vantaggio del pubblico, riusciva a presentare un progetto completo sulla fine dell'anno, ed esso trovasi tuttora allo studio dei varii Ministeri (V. le odierne *Nostre Informazioni*).

Informata al principio della differenzialità ed al cumulo delle percorrenze in quanto ai prezzi ed alla loro applicazione, e basata, per la responsabilità delle Ferrovie, in gran parte al nuovo Codice di commercio ed alla Convenzione internazionale di Berna, omai accettata da quasi tutti gli Stati, la tariffa unica, di cui si tratta, segna un grande progresso nel regime dei trasporti ferroviarii, non ostante i maggiori rischi che addossa alla Ferrovia. E la sua attivazione, che sperasi prossima, sarà certo accolta con favore dal pubblico.

Accennate le nuove Convenzioni coll'Impresa di navigazione pel servizio cumulativo sul lago di Como, di concerto colle Ferrovie Romane e Meridionali; e così pure colle Società riunite per la navigazione sul lago di Como, si ricordano le Conferenze tenute fra i rappresentanti della Società di navigazione Rubattino e Florio e quelli delle Ferrovie italiane, allo scopo di organizzare un vero e regolare servizio cumulativo ferroviario marittimo. Si erano già tracciate le basi, determinando i punti di scambio fra il Continente e le principali isole italiane, e fra l'Italia ed i porti più importanti del Levante, della Dalmazia, del Mar Nero e delle Indie, ed erano in massima stabilite anche le tariffe e le modalità e condizioni di trasporto, ecc., quando sopraggiunsero gravi difficoltà, specialmente circa le tariffe definitive e la definitiva corrispondenza: difficoltà che costrinsero a sospendere le trattative, che furono poi ripigliate l'anno scorso, e pare con buon successo.

Nè meno numerosi ed importanti furono gli studii compiuti od iniziati sui diversi *servizii internazionali;* e del pari svariate e molteplici furono le modificazioni e migliorie introdotte nelle tariffe vigenti, sempre allo scopo di dare maggiore impulso al traffico ed agli scambii internazionali, nonchè al transito per l'Italia.

Nell'intento di meglio regolare il servizio dei viaggiatori tra la Francia e l'Italia, col 1° aprile 1881, mediante accordi colla Parigi-Lione-Mediterraneo, i treni diretti furono

composti di materiale circolante senza interruzione fra Torino e Ginevra e fra Torino e Parigi; e così i viaggiatori, con vantaggio del servizio reso più sollecito, non cambiano più di treno a Modane. E per rendere più completa questa utile innovazione, d'accordo colla Direzione generale delle gabelle, si trasferì a Torino la visita dei bagagli in arrivo coi treni stessi, disponendo a tal uopo appositi ed ampii locali, ed agevolandola con ogni altro mezzo in Torino, a vantaggio dei viaggiatori e dell'Amministrazione ferroviaria.

Furono poi attuati speciali servizii diretti per agevolare le comunicazioni fra l'Italia e Vienna, e fra Torino, Milano e Vichy, e fra Torino, Nizza, Tolone e Marsiglia.

Prendendo le varie Agenzie all' estero, specialmente a Londra, un notevole e costante incremento, l'Amminisirazione ne allargò la sfera d'azione, estendendo loro la vendita dei biglietti, a tariffa intera o ridotta, necessarii ad agevolare il movimento dei viaggiatori, che visitano od attraversano l'Italia. E volendo attrarre alla via d' Italia i viaggiatori, che fra l'Oriente e l'Inghilterra facevano e fanno capo tuttora a porti esteri, non esitò, d'accordo colle Ferrovie Romane e Meridionali, a formare speciali combinazioni di biglietti diretti, colla creazione in quei luoghi di appositi Ufficii.

I biglietti per viaggi circolari francesi furono estesi anche pei viaggi franco-svizzeri-italiani, e franco-svizzero-bavaro-austro-italiani.

Pel servizio cumulativo italo-austro-ungarico, via Peri, via Pontebba e via Cormons, entrò in vigore col 1° febbraio 1881 il nuovo regolamento-tariffa. E mentre si passava a predisporre le modificazioni ed aggiunte anche di altre tariffe speciali, che nel corso dello stesso anno andavasi riconoscendo necessario di portare al detto nuovo regolamento-tariffa pel servizio cumulativo italo-austro-ungarico, provvedevasi al riordinamento del servizio cumulativo da e per le Stazioni della Boemia.

Infatti, le tariffe italo-boeme, che fin dal 1869 trovavansi compenetrate in quelle italo-germaniche, non poterono essere soppresse che al 31 maggio 1881, e ciò per la materiale difficoltà di tradurre in atto gl' impegni presi dalle Ferrovie estere, massime dalla Südbahn, affinchè una parte del traffico tra l'Italia e la Boemia avesse a transitare per la nuova linea della Pontebba.

Dal 1° giugno al 15 luglio, i trasporti da e per la Boemia si fecero approfittando, in quanto era possibile, degli altri servizii cumulativi esistenti; e col 16 luglio entrarono in vigore le nuove tariffe italo-boeme, corrispondenti alle tariffe italo-germaniche del 1880, di cui formano anzi una appendice.

Quanto all' istradamento dei trasporti, esso è stabilito secondo i diversi gruppi delle rispettive Stazioni; e se si consideri che pel passato tutto il traffico di cui trattasi svolgevasi esclusivamente per la via di Peri, si riconoscerà che l'ottenuto istradamento di una notevole parte di questo traffico per la via della Pontebba, senza ulteriore riduzione delle tariffe italiane, rappresenta un vantaggio non lieve degl'interessi commerciali e ferroviarii.

Altrettanto è a dirsi per quella parte del traffico italo-germanico che, svolgendosi fra Stazioni delle Ferrovie Sassoni dello Stato, della Turingia, ecc., e quelle della linea Pontebba-Venezia, fu parimenti assegnata alla linea pontebbana: provvedimento che, in un alle modificazioni di prezzi introdotte per le percorrenze austro-germaniche, poste provvisoriamente in vigore col 16 luglio 1881, e ad altre modificazioni alla tariffa italo-germanica dell' ottobre 1880, fu definitivamente concordato il 15 dicembre 1881, per essere attuato col 1° gennaio successivo.

In seguito agli accordi presi tra le Ferrovie italiane e la Parigi-Lione-Mediterraneo per il riordinamento del servizio cumulativo italo-francese sulle basi degli altri servizii internazionali sovraccennati, a datare dal 1° settembre furono attivate le nuove tariffe pei trasporti a grande velocità. Contemporaneamente si pubblicarono anche la tariffa generale della piccola velocità parte francese, e le tariffe speciali interne Parigi-Lione-Mediterraneo per la piccola velocità.

Al completo riordinamento del servizio italo-francese non mancava che la pubblicazione della tariffa generale piccola velocità parte italiana, della tariffa N. 401 d' importazione ed esportazione, coll'aggiunta di quelle tra le tariffe speciali che si trovasse necessario mantenere.

In seguito all'attuazione del servizio cumulativo colle Ferrovie austriache pei trasporti via Pontebba, d'accordo colla Direzione generale delle poste austriache, il servizio dei trasporti a grande velocità del numerario, dei valori e degli articoli di messaggeria, in vigore per la via del Brennero e di Gorizia, a datare dal 1° luglio fu pure attivato pel valico della Pontebba, senza punto alterare la Convenzione vigente colle dette Poste ed i prezzi già esistenti per la percorrenza italiana.

Anche coll'Amministrazione delle Poste svizzere si procedette al riordinamento del servizio, essendosi estesa a questi trasporti l'applicazione della tariffa interna. Un apposito regolamento provvede all' esecuzione della nuova Convenzione stipulata, e la nuova tariffa entrò in vigore il 1° dicembre 1881. Però l' apertura del Gottardo ha modificato tale servizio, meno pegli articoli di un peso non eccedente i 5 chilog., essendo questi per legge federale di privativa delle Poste.

(*Continua*).

FERROVIA DA PALERMO

PER MISILMERI A CORLEONE

La *Gazzetta Ufficiale* del 1° corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 7 gennaio p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll' art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri segretarii di Stato per le finanze e pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — È approvata la Convenzione stipulata il 10 dicembre 1882 fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici per l'Amministrazione dello Stato, ed il sig. professore Gaetano Sangiorgi, presidente del Consorzio della ferrovia Palermo-Corleone, nella sua qualità di rappresentante il Consorzio stesso, per la concessione della costruzione e dell' esercizio di una strada ferrata da Palermo per Misilmeri a Corleone.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dello esercizio di una ferrovia da Palermo per Misilmeri a Corleone.*

Fra le Loro Eccellenze il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor professore Gaetano Sangiorgi, presidente dell'assemblea del Consorzio per la ferrovia Palermo-Corleone, rappresentante il Consorzio stesso, come da atto di procura speciale in data 25 novembre 1882, rogato Daddi, notaio pubblico, esercente in Palermo, e successivo atto di procura in data 8 dicembre 1882, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio della ferrovia Palermo-Corleone la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Palermo per Misilmeri a Corleone, che il Consorzio suddetto si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivati, nonchè di quelle della presenta Convenzione, del Capitolato relativo ad essa allegato, sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

Lo ammontare di tale concorso è stabilito, colle norme dell'articolo 11 della predetta legge, nella somma di lire 2,407,718.82, escluso il materiale mobile, sul costo totale di L. 4,012,864.70, corrispondente a L. 59,027 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto degli ingegneri Albanese e Filiberto, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto 2 settembre 1882.

L'importo del materiale mobile, nella somma che sarà determinata dal Governo, verrà corrisposto proporzionalmente ai 6[10 al predetto Consorzio, nei modi e termini in cui saranno pagate le quote di concorso nella spesa di costruzione della linea.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo essa sempre responsabile direttamente; nei rapporti col Governo e coi terzi, dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879. n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronto del costo totale in L. 4.012,864.70, non compreso il materiale mobile, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà le quote ad esso spettanti coi criterii dell'art. 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 2,407,718.82 come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo di invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 4,012,864.70, come sopra fissata per la esecuzione della linea, secondo il tipo 4 delle ferrovie economiche.

Le somme stanziate in bilancio a tutto il 1883 per la linea Palermo-Corleone saranno pagate per metà, tosto eseguita l'apertura all'esercizio, e per l'altra metà un anno dopo.

La restante somma a saldo del contributo dello Stato sarà pagata in sei annualità uguali senza interessi, a partire dal 1892.

Art. 3. Entro due mesi dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del Decreto Reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario depositare nelle Casse dello Stato una cauzione di di L. 300,000 in titoli di rendita, Consolidato 5 0[0, al valore nominale, a garanzia degli obblighi assunti colla detta Convenzione e relativo Capitolato.

La detta cauzione sarà restituita dopo che la linea sarà aperta all'esercizio pei viaggiatori e per le merci, e regolarmente collaudata.

Art. 4. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 10 del mese di dicembre dell'anno 1882.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. Baccarini.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. Magliani.
Il rappresentante del Consorzio per la ferrovia Palermo-Corleone Gaetano Sangiorgi.
F. Paternostro *testimonio*
M. Ferdinando Firmaturi *testimonio*.

Segue il Capitolato, da cui togliamo gli articoli principali:

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata, a sezione ridotta, da Palermo per Misilmeri a Corleone, secondo il progetto di massima redatto dagli ingegneri Albanese e Filiberto, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 2 settembre 1882.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di 3 anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti, perchè entro il detto termine l'intiera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso, e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il

concessionario si intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda (*Omissis*).

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 4° delle ferrovie economiche (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Palermo — Acqua dei Corsari — Villabate — Misilmeri — Santa Maria d'Ogliastro — Mullinazzo — Baucina — Villafrati — Mezzojuso — Godrano — Ficuzza — Corleone.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate, che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alle quote da esso concessionario versate per la costruzione e per la provvista del materiale mobile (*Omissis*).

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

Dal Comitato del Sempione residente a Losanna ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un importante opuscolo, testè pubblicato dal Comitato medesimo, contenente una *Memoria tecnica sul traforo del Sempione coll'appoggio dei piani e delle perizie compilati negli anni* 1881 *e* 1882: Memoria dettata dagl'ingegneri Jean Meyer e William Huber, ed approvata dal Comitato nella sua seduta del 13 dicembre 1882.

Questa *Memoria tecnica*, che crediamo opportuno riassumere, esordisce col fare la storia particolareggiata di tutti i progetti presentati per il traforo del Sempione, incominciando dal 1852, anno in cui un gruppo di banchieri ed imprenditori francesi domandò ed ottenne dal Cantone del Vallese e dalla Confederazione elvetica la concessione di una linea ferroviaria, che, partendo dal lago di Ginevra e risalendo il Rodano, passava le Alpi attraversando il Sempione.

Il progetto del 1852 fu seguìto dai progetti dei signori Clo e Venetz (1857), Eugenio Flachat e Vauthier (1860), Jaquemin (1860-1862), Thouvenot e Lehaitre (1863), Lommel (1864), Stockalper (1869), e Favre-Clo (1875).

L'attuale Compagnia del Sempione, sostituitasi alla Compagnia primitiva colla fusione della Compagnia delle ferrovie della Svizzera occidentale, fece fare nuovi studii, tenendo conto delle critiche mosse al progetto del 1878, compilato sotto la direzione dell'ing. Lommel, addetto alla precedente Compagnia del Sempione.

E sono appunto i nuovi studii fatti nel 1881 e 1882 sotto la direzione del sig. Meyer, ingegnere in capo della Compagnia, che formano l'oggetto della presente Memoria.

Ad un capitolo esclusivamente tecnico sopra questi ultimi studii e sul metodo seguìto nel farli, ne succedono altri due, in cui si prende specialmente in esame il tracciato della grande Galleria progettata, considerandolo dai diversi punti di vista della sua altezza e delle sue pendenze, delle condizioni geologiche e termiche, nonchè di costruzione, per concludere che la lunghezza totale della Galleria sarà di 20 chilometri, e che la si potrà condurre a termine in 7 anni, con una spesa di 73 milioni circa di franchi.

Accennato poi di volo alle 9 varianti proposte al tracciato della linea d'accesso sud, che dovrà essere messa in comunicazione con Piedimulera, con Domodossola o con Villa d'Ossola, gli autori della Memoria passano a confutare un'asserzione contenuta nella Relazione letta il 12 luglio 1881 alla Camera dei deputati di Parigi, dalla Commissione incaricata di esaminare le proposte relative al Sempione ed al Monte Bianco. Il Relatore calcolava a 50 milioni le spese che la Compagnia del Sempione dovrebbe fare per migliorare le strade ferrate che attraversano il Giura.

Ora, il Comitato del Sempione dichiara che riconobbe sempre una tale necessità per il traffico internazionale; ma dimostra, mediante calcoli molto precisi, che la spesa richiesta dalla correzione delle pendenze del passaggio del Giura (forando una galleria lunga 6,560 metri sotto il monte d'Oro, alla frontiera francese) non supererebbe i 27 milioni di franchi.

L'ultimo capitolo della *Memoria tecnica* è dedicato ad un *confronto tra il Sempione ed il Monte Bianco*, che ci sembra meritevole di speciale riguardo.

Premessi alcuni cenni storici sugli studii fatti pel Monte Bianco, secondo le notizie pubblicate a Torino nel 1880 dall'ing. Giuseppe Bonelli, e specialmente sul progetto dell'ing. Stamm (1875), la Memoria si domanda:

« Quale è lo scopo di un nuovo traforo delle Alpi? Fare concorrenza al San Gottardo, linea essenzialmente creata dalla e per la Germania, colla mira di aprire al suo commercio una grande arteria diretta e rapida verso la Lombardia, l'Adriatico e Suez.

« Questa concorrenza non dev'essere intrapresa pel piacere di togliere alcuni prodotti al San Gottardo, ma per conservare alla Francia un'attività commerciale che le sfugge; per ritenere in paese i milioni provenienti dalle manutenzioni, dai trasporti, dalle commissioni, dagli scambii internazionali; per permettere ai centri industriali d'ingrandire la loro cerchia d'affari, ricevendo la materia prima a miglior mercato e spedendo più lontano gli oggetti fabbricati.

« Ora, in quali condizioni dev'essere concepita siffatta concorrenza?

« Partendo dalle stessi sorgenti di prodotto: il mare del Nord, il Belgio ed il dipartimento dell'Est, e mirando agli stessi mercati, la Lombardia e l'Adriatico; offrendo alle merci ed ai viaggiatori una economia di tempo e di denaro ».

Ed è su questa base che la *Memoria* istituisce un confronto tra i due passaggi del Sempione e del Monte

Bianco, dal punto di vista delle lunghezze relative della via da percorrere, dell' altezza e lunghezze delle due gallerie, delle loro condizioni tecniche di esecuzione, delle linee di accesso, e delle spese presunte per l' uno e l' altro passaggio. Non potendo noi entrare in tutti i particolari di tale raffronto, ci limitiamo a riferire le seguenti cifre riassuntive:

A) Perizia comparativa.

SEMPIONE (*dalla riva destra della Diveria*).

Stazione internazionale	Fr.	2,400,000
Tunnel di chil. 19.795, a fr. 3,652 al m.	»	72,300,000
Da Iselle a Piedimulera, chil. 31.539, a fr. 935,332	»	29,500,000
Totale	fr.	104,200,000
Da Piedimulera a Gozzano, attualmente in costruzione, chil. 43.194 (*)	»	9,500,000

MONTE BIANCO.

Da Annemasse a Cluse, chil. 49, a franchi 250,000	Fr.	12,250,000
Cluse-Chamounix, chil. 36, a fr. 935,332	»	33,671,952
Tunnel, chil. 19.220, a fr. 3,652	»	70,191,440
Pré-St-Didier-Aoste, chil. 38, a franchi 935,332	»	35,952,616
Stazione internazionale (come quella di Brigue)	»	2,400,000
Totale	fr.	153,952,008
Da Aosta ad Ivrea, in costruzione, chil. 67	»	23,450,000

B) Ricapitolazione delle distanze virtuali.

SAN GOTTARDO.

Da Ostenda a Piacenza	Chil.	1447.30

SEMPIONE-CALAIS-PIACENZA.

Per Reims e Gozzano	Chil.	1351.25
Per Reims ed Arona	»	1342.12
Per Parigi e Gozzano	»	1361.29
Per Parigi ed Arona	»	1352.16

MONTE BIANCO-CALAIS-PIACENZA.

Per Parigi e le scorciatoie ideate dal signor Chardon	Chil.	1479.65
Per Parigi e la grande linea	»	1447.72
Colla scorciatoia Ivrea-Santhià	»	1418.72

PARIGI-MILANO.

Per il Sempione ed Arona	Chil.	975.81
Per il Sempione e Gozzano	»	997.11
Per il San Gottardo (Mulhouse e Basilea)	»	1059.73
Per il Monte Bianco	»	1102.67
Per il Monte Cenisio, per Saint-Amour (secondo il calcolo della Commissione)	»	1207.50
Per il Monte Cenisio, grande linea	»	1212.33

(*) La linea intera da Domo (città) a Gozzano è valutata 11 milioni su chil. 53.8, cioè fr. 204,460 al chilometro.

E la dimostrazione si chiude col seguente

Riassunto — Dal mare del Nord a Piacenza, il Sempione è più breve di 105 chil. del San Gottardo e di 77 chil. del Monte Bianco.

Da Parigi a Milano per Arona, il Sempione è più breve di 84 chil. del Gottardo, di 127 del Monte Bianco, e di 232 del Moncenisio.

Il Sempione sarebbe perforato a circa 350 m. più basso del Monte Bianco.

Esso favorirebbe tutta la regione del nord e dell'est francese, mentre il Monte Bianco non sarebbe utile che alla Savoja ed alcuni dipartimenti vicini. Potrebbe poi fare utile concorrenza al San Gottardo, mentre il Monte Bianco toglierebbe inutilmente al Moncenisio una parte del suo traffico.

Le linee d'accesso del Sempione sono terminate dal lato nord, ed in via di esecuzione sul versante sud; esse invece non sono incominciate pel Monte Bianco. La distanza da riempire tra le teste di linee esistenti è molto minore al Sempione che al Monte Bianco.

Le pendenze più dolci si troveranno più facilmente al Sempione. Le difficoltà tecniche sono minori pel tunnel del Sempione che per quello del Monte Bianco.

Le correzioni del Giura potranno anche migliorare il Sempione; nuove linee attraverso questa catena di montagne non migliorerebbero il progetto del Monte Bianco.

Il Sempione costerà meno del Monte Bianco. Esso è sicuro di sovvenzioni, che non si accorderanno al Monte Bianco; e la rimunerazione dei capitali privati è più certa.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella nota causa fra le Amministrazioni dello Stato e l' Impresa I. Guastalla e Comp., la Corte di cassazione di Torino ha pronunziato, venerdì scorso, una nuova sentenza.

Contro l' ultima sentenza della Corte di Parma, di cui rendemmo conto a suo tempo, le Amministrazioni suddette avevano ricorso, per via di venti *mezzi*, alla Suprema Corte di Torino. Il ricorso aveva per iscopo principalmente: l'annullamento della perizia giudiziale intervenuta ed ammessa dalla Corte di Parma nella quasi sua totalità; sottoporre a giudizio certe lettere dell'Impresa relative ad alcune varianti dei progetti; negare gli interessi e la restituzione di un residuo di credito dell' Impresa verso la cessata Concessionaria delle Savonesi, che era rimasto nelle Casse dello Stato per cauzione del contratto Guastalla; in fine rifiutare i compensi per danni di piene.

La sentenza della Corte di cassazione, di quei venti *mezzi* ne ha respinti sedici, e sono quelli che essenzialmente concernevano la perizia e la sentenza di Parma, ed il rifiuto dell' indennità per i danni delle piene; ed accogliendo gli altri *mezzi*, ha censurato la detta sentenza per ciò che riguarda le lettere dell' Impresa, la decorrenza degl' interessi, e la restituzione del residuo credito sovraccennato; rinviando *per detti mezzi e nelle sole parti relative* della sentenza di Parma alla Corte di appello di Casale.

Siamo informati che il lavoro della Commissione per le tariffe speciali nuove ed unificate è ultimato, salvo l'eventuale riconvocazione della Commissione, qualora lo si riconoscesse necessario all' atto dell' esame che del progetto dovranno fare i Ministeri interessati.

Frattanto si stanno facendo teoricamente le prove di tali tariffe per vedere i risultati che darebbero.

><

La Società delle tramvie di Torino ha ricorso al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che siano estese al tronco Torino-Moncalieri le stesse condizioni per l'esercizio a vapore del tratto Moncalieri-Poirino, segnatamente l'aumento di velocità a chilometri 18 all'ora.

Accogliendo questa domanda, il Ministero prescrisse la soppressione delle vetture a due piani, che finora furono tollerate in servizio, e che le fermate dei treni, anzichè a volontà dei viaggiatori, debbano aver luogo a punti prestabiliti.

Sappiamo che queste modificazioni verranno introdotte coll'attivazione dell'orario estivo.

><

Siamo informati essere molto avanzate le trattative della cessione, per parte della Società generale Belga delle tramvie e ferrovie economiche, della concessione della linea Torino-Abbadia-Settimo alla nuova Società di recente costituitasi a Torino, proprietaria della ferrrovia Settimo-Rivarolo e della tramvia Rivarolo-Cuorgnè.

><

Tra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e quella della tramvia a vapore da Monza a Barzanò venne stipulata una Convenzione per l'attivazione di un servizio di corrispondenza pei viaggiatori.

Colla detta Convenzione, l'Amministrazione della tramvia si obbliga a far distribuire dalle proprie Stazioni per quella di Milano (Centrale), dei biglietti comprendenti la percorrenza colla tramvia fino a Monza, e quella sulla strada ferrata da Monza a Milano. Reciprocamente l'Amministrazione dell'Alta Italia si obbliga a distribuire nella Stazione centrale di Milano biglietti per le località servite dalla tramvia, valevoli per la percorrenza Milano-Monza sulla ferrovia e sulla tramvia fino a destinazione.

><

L' Ufficio del Genio civile di Cuneo ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto dell' ultimo tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì, compreso fra l' ettometro 201 e la Stazione di Mondovì.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 5,850, e lo importo complessivo ammonta a L. 1,230,000 delle quali L. 1,070,000 a base d'asta, e L. 160,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per espropriazioni, armamento, imprevisti, ecc.

Nell' andamento planimetrico del tronco, le curve hanno lo sviluppo totale di m. 2,520, ed il raggio minimo è limitato a m. 350; i rettilinei hanno la lunghezza di m. 3,330.

Nell' andamento altimetrico si incontrano tante livellette orizzontali per m. 3,900, e tante livellette in discesa per un' estesa di m. 1,940. La livelletta massima adottata si mantiene nel limite del 20 p. mille.

La larghezza normale della strada è di m. 5.

Per l' attraversamento dei corsi d' acqua e per dare il necessario sfogo alle acque piovane occorrono 16 manufatti, di luce varia fra m. 0.50 e m. 1.50, e 5 ponticelli, di apertura da 3 a 6 metri.

Per mantenere libere le comunicazioni attraverso la ferrovia sono progettati 5 passaggi a livello; e per provvedere di alloggio il personale della strada, sono progettate 4 case cantoniere e 2 caselli di guardia.

Per collegare poi la linea colla Stazione di Mondovì occorre pure costruire una importante galleria in curva di 300 metri di raggio, con sviluppo di metri 1,100.

><

Ci scrivono da Rovigo che quell' Ufficio del Genio civile ha completato e rassegnato alla superiore approvazione il progetto di appalto per la costruzione delle travate metalliche occorrenti lungo il 3° tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra l' Aidge ed il Lusenzo.

L' importo complessivo dei lavori da appaltarsi è preventivato in L. 480,000, e fra i medesimi è compresa la costruzione:

a) di un ponte sul fiume Adige della luce totale di m. 128.50, a tre travate rettilinee di m. 41.95 cadauna;

b) di un ponte sulla nuova inalveazione del Brenta, della lunghezza complessiva di m. 182, in 6 travate, delle quali le estreme di m. 26.25, e le intermedie di m. 30.30.

Oltre alle predette, sono poi comprese nell'appalto altre 7 travate minori e varie opere in ferro, da eseguirsi nel forte di Brondolo.

><

Con recente decreto del Ministero dei lavori pubblici, l' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ebbe facoltà di eseguire gli studii e le operazioni geodetiche per il progetto esecutivo della linea Cancello-Marigliano-Ottaiano-Pompei-Castellammare-Gragnano-Torre Annunziata-Passanti.

Veniamo poi informati che la stessa Amministrazione ha chiesta la facoltà di estendere gli studii anche alle linee da Gragnano a Sorrento ed Amalfi per Piemonte ed Agerola.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possano sperimentarsi nuovi incanti per l' appalto dei lavori di costruzione del 3° tronco, dal chilometro 18 ad Ascoli, della ferrovia Ascoli-San Benedetto, con l' aumento del 14 per cento su tutti i prezzi di perizia.

L' ammontare delle opere da appaltare ascende a L. 948,500.

Il Consiglio stesso ha ritenuto che possa accogliersi la domanda della Società delle Strade ferrate Meridionali perchè sia dichiarata di pubblica utilità la costruzione di un acquedotto e di due grandi cunette murate per raccogliere le acque fra i chilometri 89 + 500 e 90 della ferrovia Foggia-Napoli.

Il Consiglio ha pure avvisato che possa approvarsi il progetto di componimento relativo a compensi da

accodarsi alla Impresa Bricchieri, costruttrice del tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso fra Maccagno Inferiore ed il Rio Vallegrande.

✂

Ci scrivono da Salerno che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha ultimato la costruzione del ponte provvisorio sul Sele pel passaggio del tronco di ferrovia da Battipaglia ad Ogliastro. Per completare i lavori necessarii a mettere questo tronco in istato d'essere aperto all'esercizio, occorreranno ancora 15 giorni.

Quanto al tronco successivo da Ogliastro ad Agropoli, l'apertura all'esercizio non potrà aver luogo che verso la metà del prossimo aprile.

✂

Siamo informati che si stanno facendo pratiche dal Governo dei Paesi Bassi col nostro, affinchè sia facilitato il concorso dei produttori e degli articoli italiani all'Esposizione di prodotti coloniali e di Belle Arti, che avrà luogo ad Amsterdam dal maggio all'ottobre del corrente anno, collo stabilire riduzioni delle tariffe ferroviarie, non solo a favore degli oggetti destinati alla Mostra e degli espositori, ma anche pei viaggiatori che desiderassero recarsi ad Amsterdam per visitarvi l'Esposizione.

✂

Le Amministrazioni ferroviarie e la Società di Navigazione generale italiana accorderanno la riduzione del 30 p. 0|0 sui prezzi di tariffa pel trasporto dei soci che prenderanno parte al Congresso della Società italiana di chirurgia, da tenersi a Roma dall'11 al 27 marzo corrente.

✂

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato all'approvazione superiore il preventivo della spesa occorrente all'impianto di un nuovo binario e di una tettoia pel carico delle calci nella Stazione di Casale. La spesa relativa ascenderà a L. 37,400.

✂

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Fu approvata la spesa di L. 12,000 pel rialzamento dei muri di parapetto dei viadotti di Pescia e delle Puzzole sulla linea Pisa-Firenze;

Idem. di L. 3,730 per l'applicazione di dischetti di protezione al passaggio a livello della strada di Villanova presso S. Bonifacio, linea Verona-Venezia;

Idem. di L. 400 per l'applicazione di un apparato elettrico a campana *(Leopolder)* al casello 67 della linea Pavia-Broni-Stradella;

Ha stanziato la somma di L. 8,000 pel ricarico delle gettate di presidio alle pile e spalle del ponte sull'Adige presso Parona, linea Verona-Ala.

✂

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato la spesa di L. 21,700 occorrente ai lavori d'impianto del servizio merci a P. V. nella Stazione di Mogliano (Mestre-Cormons).

Il Ministero medesimo ha autorizzato la spesa di L. 52,000 per l'impianto di una condotta d'acqua dal torrente Entella al rifornitore della Stazione di Chiavari.

✂

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, in seduta dei 26 febbraio p. p., prendeva, tra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i lavori seguenti:

a) lavori sul fiume Nera a difesa della linea Roma-Ancona;

b) riparazione dei tetti ai Capannoni di Civitavecchia;

c) lavori sul fiume Arno a difesa della linea Livornese;

d) riparazione del lastrico alle Officine di Siena.

2. Approvava una Convenzione col Municipio di Foligno per acquisto dell'acqua per quella Stazione.

3. Ammetteva al godimento delle tariffe differenziali l'antimonio ed il solfuro di antimonio.

4. Approvava l'impianto della illuminazione a gaz negli Ufficii e Capannoni merci P. V. alla Stazione di Roma.

5. Approvava infine alcune provviste occorrenti all'esercizio, come: materiali per la costruzione di duecento deviatori, cartoncini per biglietti, coke, tessuto, travi di larice, ferro sagomato ed in verghe, biacca e canapa pettinata.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 febbraio al 3 marzo corrente.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Valsavoia, nella ferrovia Catania-Siracusa;

Un progetto per raddoppiamento di luce del ponte a travata metallica sul torrente Misofatto nel chil. 131 del tronco Taranto-Corigliano, della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per opere di consolidamento tra i chil. 111 e 114 dello stesso tronco di ferrovia Taranto-Corigliano;

Un progetto di variante al distacco della Succursale a quella dei Giovi dall'attuale linea Genova-Alessandria:

Un progetto per l'esercizio di una tramvia a vapore da Treviglio a Caravaggio, in provincia di Bergamo:

Un progetto per l'esercizio di una tramvia a vapore da Bologna a Bazzano;

Un progetto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Campomarino-Pietracatella, compreso fra Sant'Elia a Pianisi e la comunale di Colletorto, in provincia di Campobasso;

Un progetto per la costruzione di un ponte a travata metallica sul fiume Albegna, al passo della Barca del Grazi, per comunicazione tra le strade provinciali Amiatense e Pitiglianese, in provincia di Grosseto;

Un progetto pel ritiro di un tratto di argine sulla sinistra di Po presso Corte Sant' Andrea, in Comune di Senna Lodigiana, provincia di Milano;

Ed un progetto per l'eseguimento delle opere occorrenti alla difesa perimetrale della città di Mantova dalle inondazioni.

Furono pure ritenuti meritevoli di approvazione i Capitolati di appalto relativi ad otto progetti già approvati per opere di bonificamento dell'Agro romano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie. — A proposito della questione delle tariffe ferroviarie sicule e delle divergenze insorte in questi giorni tra Catania e Messina, la Camera dei deputati, nella seduta del 5 corr, prese a discutere la mozione dell'on. Laporta, invitante il Governo a sottoporre al Parlamento le norme di revisione delle tariffe ferroviarie sicule.

Baccarini, dopo aver detto sommariamente le modificazioni che intende adottare per le tariffe sicule, sostenne che

il Governo ha il diritto di applicarle sotto la sua responsabilità, bastando un Decreto Reale. Questa è tesi generale e costituzionale.

In linea pratica poi, osservò come l'applicazione di queste tariffe avvenne sempre senza che intervenisse un voto del Parlamento.

Citò a questo proposito un Decreto Reale, col quale si diminuirono le tariffe che gravavano su date merci.

Confidava quindi che l'on. Laporta vorrebbe ritirare la sua mozione.

Depretis confermò che, nè legalmente, nè teoricamente, la mozione poteva essere accettata dal Governo. Pregò quindi l'on. Laporta di ritirarla; tanto più che, essendo stata presentata la legge sull'esercizio ferroviario, egli potrà trattare tale questione quando la detta legge verrà in discussione.

Laporta, confidando nella equanimità del Governo, e prendendo atto delle dichiarazioni dei Ministri, ritirò la sue mozione.

Ferrovie della provincia di Roma. — Sabbato sera il Consiglio provinciale di Roma ha concesso un sussidio di L. 260 al chilometro. per 35 anni, a datare dal l'apertura dell'esercizio, alla ferrovia di 4ª classe Artena-Valmontone-Palestrina-Zagarolo e Stazione delle Acque Albule nel tronco Roma-Sulmona. Uguale snssidio fu concesso, e per lo stesso periodo, alla ferrovia Canino-Montalto.

Il Consiglio ha poi negato un aumento del sussidio già concesso alla ferrovia Albano-Nettuno-Porto d'Anzio.

Ferrovia Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 ant. del 14 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente all' incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la formazione dell'armamento, inghiaiamento ed accessorii lungo il tronco della ferrovia Ravenna-Rimini, compreso fra la Stazione di Ravenna e la Stazione di Cervia, della lunghezza di m. 21,297 (esclusa la fornitura del materiale metallico), per la presunta somma di L. 482,475.

I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 129 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 24,200, ed in L. 48,300 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — L'incanto simultaneo tenutosi il 20 febbraio p p. essendo riuscito deserto, si addivverrà alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Reggio-Castrocucco, compreso fra Villa San Giovanni-Scilla-torrente Condoleo, della lnnghezza di metri 12,033.33 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista del materiale metallico per armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 4,900,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 165,000, ed in L. 295,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — L'incanto simultaneo tenutosi il 22 febbraio p. p. essendo andato deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e pressso la Prefettura di Ascoli-Piceno, simultaneamente, alla second' asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e per case di guardia e loro accessorii sui due primi tronchi della ferrovia Ascoli-San Benedetto, oltre l'esecuzione di parziali movimenti di terra nei piazzali ed il collocamento di cippi di confine, per la presunta somma di L. 211,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,600, ed in L. 21,100 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Campobasso-Benevento. — In seguito al parere emesso dalla Commissione governativa, che procedette alla visita di ricognizione del tronco Vinchiaturo-Baranello della detta ferrovia, il Ministero dei lavori pubblici ne ha autorizzato l' apertura all' esercizio col 1° del mese corrente.

La visita fu effettuata il 25 dello scorso febbraio, coll'intervento dell'ing. Capo del Genio civile cav. Gambarotta R. Sotto Commissario per la costruzione della linea, e del cav. E Zocchi R. Sotto Commissario per l' esercizio delle ferrovie, in unione ai rappresentanti la Società delle Ferrovie Meridionali, i signori: cav. Gramegna ing. Capo del movimento; Rocchetti ing. della trazione, e cav. Gatti ing. per la costruzione e manutenzione.

La lunghezza del tronco è di m. 4,165. Oltre parecchie opere d'arte, vi furono costrutte due Stazioni per gli abitati di Vinchiaturo e Baranello, e la galleria detta di Colle Porcina di m. 370.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — Da Arezzo, 27 febbraio, scrivono alla *Riforma*:

I lavori della ferrovia Arezzo-Fossato, dei quali è concessionaria la Società Generale delle ferrovie dell' Appennino centrale, sono avviati in diversi punti; e procederebbero certo con maggiore sollecitudine, se molti proprietarii dei terreni da espropriarsi, istigati da certi periti che hanno interesse ad impedire le amichevoli composizioni, non pretendessero prezzi favolosi, prezzi che non possono essere accordati dai rappresentanti la Società.

Ferrovie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell' adunanza del 25 febbraio p. p., nominò una Commissione composta dei deputati provinciali Di Masino, Meano e Bertetti, con mandato di fare studii e proposte circa le linee di raccordamento colla ferrovia del Gottardo e circa quella Asti-Genova per Acqui.

E la Giunta municipale, nella seduta del 28 detto mese, preso atto della dichiarazione fatta dalla Società Belga per le ferrovie economiche che, in seguito agli accordi intervenuti colle F. A I. e la Società Centrale Canavese, si darà sollecito principio ai lavori della ferrovia Torino-R. Parco-Abbadia di Stura-Settimo, con raccordamento alla ferrovia Settimo-Rivarolo. (V. le *Nostre Informazioni*).

Succursale dei Giovi. — A titolo di cronaca, riportiamo dal *Corriere Mercantile*, del 1° corr., quanto segue:

Il sig. Giacomo Traverso, impresario, presentò al Governo un progetto o meglio una variante al secondo tronco della Succursale dei Giovi

Il sig. G. Traverso presenta un concetto logico e pienamente corrispondente.

Ormai non è più questione sulla lunghezza delle gallerie entro certi limiti, quando questa lunghezza serve ad abbreviare i percorsi ed a migliorare le pendenze.

È su questa massima ormai stabilita che il sig. Traverso fondò la sua variante, ed allungò la galleria progettata in nove chilometri a chilometri tredici.

Con questo allungamento, il sig. Traverso ottiene i seguenti vistosisimmi vantaggi:

1° Abbrevia il percorso fra Genova e Serravalle di sette chilometri circa.

2° Diminuisce le pendenze, ed anzi le modifica al punto da rimanere nei limiti di un esercizio ordinario.

3° Di poco aumenta la spesa, perchè i cinque chilometri circa di maggior galleria sono compensati in gran parte dalle eccezionalissime spese di espropriazione e di opere immense, che si devono, secondo il progetto attuale, eseguire a Ronco.

4° Rende il tracciato più corrispondente al trattato di Basilea, nel quale è stabilito che il Governo italiano avrebbe

fatto tutte le rettifiche possibili nel tracciato della ferrovia, e, secondo il sig. Traverso, queste rettifiche farebbero, come si disse, risparmiare circa sette chilometri.

Nè si dica che questa variante causerà perdita di tempo, perchè la chiave del tempo nella costruzione della Succursale, secondo il progetto del Governo, non sta nella grande Galleria, ma nella costruzione dei grandi viadotti, di m. 54 di altezza, in val di Polcevera.

Abbiamo voluto render pubblico un concetto che merita di essere preso nella più attenta considerazione.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Il 26 febbraio p. p. si è costituito in Genova un Comitato, allo scopo di promuovere con ogni mezzo possibile la costruzione della linea Genova-Borgotaro, secondo il progetto dell'ing. Navone.

Il Comitato si propone di raccogliere in un'adunanza — da tenersi pubblicamente nel giorno 11 corr. — i rappresentanti dei Corpi morali interessati alla costruzione di detta linea, affine di studiare i mezzi migliori per raggiungere l'intento.

Tramways di Genova. — Il *Corr. Merc.* del 3 annunzia che in questi giorni fu presentata alla Deputazione provinciale di Genova, dall'ing. Giuseppe Gatti, una domanda per essere autorizzato ad impiantare ed esercire una linea di *tramway* a vapore lungo la strada provinciale Chiavari-Cicagna

Il relativo progetto, con i documenti che lo corredano, fu dal Prefetto trasmesso all'Ufficio tecnico provinciale per il suo parere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — L'*Agenzia Havas* ha da Berna, che il rapporto del Dipartimento federale delle ferrovie al Consiglio federale, relativamente al riscatto delle ferrovie ed al loro esercizio da parte della Confederazione, si pronunzia negativamente. I membri del Consiglio federale sono in maggioranza ostili all'idea del riscatto ed anche dell' esercizio da parte dello Stato; per conseguenza si può ammettere che il 1° maggio 1883, data in cui la Confederazione dovrà pronunciarsi, quest'ultima dichiarerà che rinunzia a tale diritto.

— I Governi di Argovia e di Zurigo hanno dato la loro adesione alla offerta fatta dal Consiglio federale di procedere egli stesso ad un' inchiesta imparziale delle forze finanziarie delle quattro Città garanti della Ferrovia Nazionale. Il Consiglio federale doveva procedere, nella sua seduta straordinaria di mercoledì, alla nomina dei tre membri incaricati di questa inchiesta.

Ferrovie francesi. — I giornali francesi recano alcuni ragguagli complementari ed in parte rettificativi circa il progetto del servizio di estate con treni celeri da Calais a Roma, il cui itinerario non è ancora ufficialmente conosciuto, e che comprenderà, non dei Pullman-Cars, ma bensì dei vagoni a letto della Compagnia internazionale che ha il monopolio dell'esercizio degli *Sleeping-Cars* sulla maggior parte delle grandi linee del Continente.

Tunnel della Manica. — Secondo i giornali inglesi, il sig. Chamberlain, ministro del commercio, deve proporre alla Camera dei Comuni di nominare una Commissione di cinque membri, la quale, di concerto con altrettanti membri della Camera dei Lordi, studierebbe la questione se il Parlamento autorizzerà d' aprire una comunicazione sottomarina tra l'Inghilterra e la Francia.

Questa Commissione dovrà del pari esaminare le condizioni che il Parlamento dovrebbe porre, nel caso in cui l'apertura del tunnel fosse autorizzata. Ogni corrispondenza e tutti i documenti relativi alla questione del tunnel della Manica saranno consegnati nelle mani della Commissione parlamentare.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati prussiana, discutendo i bilanci del regno, in una recente seduta si occupò del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie. In questa occasione s'impegnò un' importante discussione sulla bontà relativa dell'esercizio privato.

Il signor Wagner, che è consultato spesso dal principe di Bismark nelle questioni economiche, difese l' esercizio governativo, dimostrando i vantaggi che derivano da quel sistema per il pubblico, per gli impiegati, per gli operaj addetti alle ferrovie, nonchè per lo Stato stesso. Chiuse il suo discorso esprimendo il voto che lo Stato possa sostituirsi alle Società per Azioni anche su altri terreni, a cagion d'esempio nell'organizzazione del credito.

Il signor de Windthorst, uno dei capi del Centro, rispose accennando alle gravi conseguenze che avrebbe l' applicazione dei principii del signor Wagner. « La dottrina dell'onor. Wagner, disse il signor Windthorst, è quella dei socialisti, nè più, nè meno: secondo essa, sarebbe bene che lo Stato riscattasse anche la proprietà fondiaria ». L'esercizio governativo è deciso oramai, proseguì il signor Windthorst, ed i rimpianti sono vani; ma col tempo se ne vedranno i frutti. Il signor Windthorst rammentò poi, che negli ultimi tempi dell' indipendenza dell' Annover, egli, ministro del re Giorgio, avendo constatato i cattivi risultati dell'esercizio governativo, meditava la concessione delle ferrovie a Società private.

Nello stesso senso del signor Windthorst parlarono i deputati signori Rickert, Büchtemann e Meyer.

La discussione fu continuata il dì seguente; ed il Ministro, signor de Maybach, rispondendo ad una interpellanza, annunziò avere la Prussia invitato il Governo imperiale a fare una legge che obblighi le Società ferroviarie a costruire certe linee dichiarate d'importanza strategica. Una siffatta legge, quando fosse applicata, servirebbe ad accelerare l'operazione del riscatto, perchè le Compagnie private, messe nell'alternativa o di costruire linee passive o di cedere la loro proprietà al Governo, preferiranno il secondo termine.

Il signor de Maybach ebbe cura di dissipare i timori che la sua comunicazione avesse per avventura destato nella Camera, dichiarando che la proposta della Prussia, avente per oggetto principale le ferrovie del confine orientale, non è determinata dalle condizioni politiche del momento.

Ferrovie austro-turche. — Si ha da Vienna, che il 1° corr., alla Camera dei deputati, il Ministro del commercio, rispondendo ad un'interpellanza concernente le ferrovie turche, dichiarò che i negoziati, avviati in vista di un accordo coi Governi interessati, non sono ancora terminati, ma che le clausole della Convenzione sono già accettate, ad eccezione di alcuni punti secondarii. Il Ministro soggiunse che il Governo austro ungherese continuerà a consacrare le sue cure a questa questione.

Ferrovie d'America. — Uno dei capitoli completi del censimento del 1880 versa sulle ferrovie, e vi si trova, per la prima volta, sotto una forma sostanziale, uno stato generale delle ferrovie, che solcano il territorio dell'Unione. Noi ne togliamo le cifre che seguono, le quali dànno un'idea possibilmente esatta dello stato delle comunicazioni aperte al trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Gli Stati Uniti possedevano, al 30 giugno 1880, 87,891 miglia (il miglio è uguale a 1.609 metri) di ferrovie in esercizio. Il totale del capitale speso in questa impresa era di 5,425,722,560 dollari o 62,522 dollari per ogni miglia. Su questa somma, 2,613,606,266 erano in Azioni, 2,390 milioni 915,402 in Obbligazioni, ed il rimanente in Debito fluttuante. Circa un decimo della sostanza del paese era così impiegato nel sistema generale dei trasporti.

I prodotti lordi di questo capitale erano di 580,450,594 dollari; e pareggiate le entrate e le spese, i dividendi sul complesso del capitale si sono elevati ad una media di 6.32 0[0. In questo calcolo, 291 Compagnie entrano per meno del 5 0[0; 31 dànno 20 0[0 di beneficii netti e più; 17 da 15 a 20 0[0, e 71 da 10 a 15 0[0. Altre Compagnie infine constatavano dei *deficit*, ammontanti complessivamente a 15,244,476 dollari.

Notizie Diverse

Palazzo di giustizia a Roma. — Ecco la lettera del Presidente del Consiglio dei Ministri al ff. di Sindaco di Roma:

« Ill.mo signor Sindaco,

« Il sottoscritto, in pieno accordo col suo collega il ministro Guardasigilli, ed a nome del Governo, ha l'onore di farle conoscere, intorno alla ubicazione ove dovrebbe sorgere il Palazzo di giustizia, quanto segue:

« Non essendosi potuto attuare le altre combinazioni prima vagheggiate, e d'altra parte non volendosi sagrificare la migliore ubicazione dell' edificio e del suo conseguente decoro, allo intento di farlo cadere per intiero su aree demaniali, il Governo consente al collocamento del Palazzo medesimo nei *Prati di Castello*, di fronte al Ponte dell'Orso, normalmente al Ponte medesimo, e col centro sull'asse di esso.

« Per la costruzione dell' edificio occorre un' area rettangolare non inferiore a ventimila metri quadrati, ed il cui lato più lungo non sia minore di centosessanta metri, nè maggiore di duecento. Il Palazzo dovrà prospettare, per tutta la sua fronte maggiore, il Lungo Tevere, avere innanzi a sè un piazzale, di larghezza non minore di cinquanta metri misurati sull' asse del ponte dal limite esterno del Lungo Tevere verso terra, ed avere sull'altra fronte opposta una piazza simile, e sui lati due vie, di larghezza non minore di venti metri

« Il Governo acconsente ad assumere il carico dell'espropriazione delle aree non demaniali, che risultassero necessarie per la estensione occupata dall' edificio.

« Il sottoscritto si riserva di comunicare fra pochissimi giorni le determinazioni del Governo sulla trattativa iniziata per cessione al Comune di Roma di aree demaniali, che dovranno essere occupate nella esecuzione del piano regolatore.

« *Il Presidente del Consiglio*, DEPRETIS ».

Porto-Canale di Pescara. — Il Consiglio provinciale di Roma, nella sua seduta del 27 febbraio p. p., ha votato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale, augurandosi che le popolazioni degli Abruzzi abbiano a conseguire i maggiori vantaggi dalla costruzione di un porto-canale sulla foce del Pescara, emette un semplice voto di simpatia; con espressa dichiarazione però, che quest'atto non debba essere mai invocato come un precedente per domandare alla Provincia stessa il contributo nella spesa della costruzione e della manutenzione del porto-canale ».

Gli on. Palomba, e Ferrero Gola dimostrarono strenuamente, in seno al Consiglio, l'utilità del progetto in discorso e l'interesse diretto che vi ha Roma, ora che sarà congiunta al cuore dell'Abruzzo a mezzo delle ferrovie Sulmona-Roma ed Aquila-Terni; ma il timore che la Provincia romana fosse chiamata a dare un concorso pecuniario, impedì che fosse votato un ordine del giorno più soddisfacente.

Abolizione del corso forzoso. — La *Gazzetta Ufficiale* del 5 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 1° detto mese, con cui si determina che il cambio in moneta metallica dei biglietti a debito dello Stato, a termini della legge 7 aprile 1881 per l'abolizione del corso forzoso, sarà aperto il 12 aprile p. v.

Nel prossimo numero daremo il testo di questo Regio Decreto.

Lapide a Morse. — Una lapide a Samuele Morse, nella casa da lui abitata in Roma in via dei Prefetti, n. 27, fu scoperta lunedì alle 2. Vi erano il sig. Astor, ministro d'America; il comm. D'Amico, direttore generale dei telegrafi; il comm. Placidi, rappresentante il ff. di sindaco; il professore Blaserna, e molti della colonia americana.

Scoperta la lapide, il comm. D'Amico pronunciò alcune parole, rilevando l' importanza della scoperta del telegrafo fatta dal Morse. Il sig. Aston, in perfetto italiano, ringraziò dell' onoranza, ed assicurò che essa tornava sommamente gradita a tutti i suoi concittadini.

Ufficii telegrafici. — Il 25 febbraio p. p. in Cerami (prov. di Catania) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 1° corr., nella Stazione della tramvia in Cuorgnè (prov. di Torino) è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario completo di giorno; e nello stesso giorno in Nurri (prov. di Cagliari) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esposizione estera a Boston. — Nei mesi di settembre, ottobre e novembre del corrente anno avrà luogo una grande Esposizione estera di arte, industria e manifattura in Boston (Stati Uniti d'America).

Gli oggetti esposti saranno esclusivamente di produzione e manifattura estera.

Le spese di trasporto, ricevimento ed assetto degli oggetti esposti sono a carico dell'espositore.

Ogni pacco deve essere indirizzato: « *Foreign Exibition — Boston U. S. A.* » e portare su un cartellino le seguenti indicazioni: il paese da cui proviene, il nome della Ditta o dell' espositore, e la residenza dell'espositore.

Tutti gli oggetti destinati alla Esposizione debbono essere collocati non più tardi del 15 agosto, per cui dopo quell' epoca il Comitato non riceverà più i colli che gli verranno inviati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana i valori ferroviarii furono, in generale, appena sfiorati per qualche rara transazione, e poco contingente diedero nel bilancio degli affari.

CONVOCAZIONI

Credito Torinese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 corrente in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società anonima per la condotta d' acqua potabile in Biella — Gli azionisti sono convocati per il giorno 18 corrente in Biella (Municipio), per la nomina dei sindaci, e per provvedimenti amministrativi in relazione al nuovo Codice di commercio.

Cartiera italiana — Gli azionisti sono convocati pel giorno 24 corrente in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per provvedimenti amministrativi in seguito al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Banca Tiberina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per provvedimenti amministrativi in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima della ferrovia del Colle di Val d' Elsa (*Poggibonsi*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Milano, sede so-

ciale (piazza Belgioioso, 2), per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione circa lo stato dei lavori, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima premiata filatura, tessitura e tintoria di cotone in Pordenone — Gli azionisti sono convocati pel giorno 2 aprile p. v. in Venezia (S. Marco, Casino Negozianti), pel rapporto dei censori ed approvazione del bilancio 1882, per approvazione conto preventivo 1883, per la nomina di amministratori e sindaci, e per eventuali modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 15 corrente, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del torrente San Rocco nel tronco, della lunghezza di m. 2445, che attraversa la bassura intercedente fra il Monte Gassino e la strada detta dei due Principati nell'Agro Nocerino, in diminuzione della somma di L. 50.900.85, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Legnano (provincia di Milano), si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) delle strade interne ed esterne, per l'annuo importo presuntivo di L. 5,400.12. Deposito interinale L. 1080, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte a 5 arcate in muratura sul rio Cedrino presso Galtelli, lungo la strada nazionale da Bosa ad Orosei, per la presunta somma di L. 148,200. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Massa, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sistemazione generale dei canali irrigatorii demaniali di Carrara pei due rami di Nazzano e Turrigliano, per la presunta somma di L. 62,000. Deposito interinale L. 3,000, oltre L. 1,000 per spese d'asta e contratto, cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo di delibera, tutte come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sulla posizione detta Monte Maso in Val Leogra, per l'importo di L. 1,000,000. Lavori da eseguire entro 600 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 100,000 come sopra.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1º aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Porto Botte, compreso fra l'uscita della città di Iglesias ed il golfo di Palmas, della lunghezza di m. 38,000, in diminuzione dell'annuo canone di L. 16,101.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della sponda destra del Tevere. dalla casa Amoretti-Antaldi alla Longara, fino presso i ruderi dei Bagni di Donna Olimpia; e della sinistra, dal vicolo dello Struzzo fino allo sbocco della Marrana di S. Giovanni (meno i tratti già appaltati), e lo spurgo dell'alveo medesimo fino all'Emporio dei Marmi, in diminuzione dell'importo di L. 8,847,191.30, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 52 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 200,000, cauzione definitiva L. 1,080,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) della strada nazionale da Cagliari ad Oristano, della lunghezza di m. 40,085, in diminuzione dell'annuo canone di L. 19,043.54, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,100, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sull'altura di San Briccio, presso Lavagno, per lo importo di L. 1.500,000. Lavori da eseguire entro 600 giorni. Deposito cauzionale L. 150,000 come sopra.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Montemaggiore al Metauro (prov. di Pesaro ed Urbino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul Metauro, presso Calcinelli, e relative rampe di accesso, per il complessivo importo di L. 190,149.81. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva lire 10,015, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione (dal 1º aprile 1883 al 31 marzo 1886) della strada nazionale detta di Valle Roia, dal confine francese alla diramazione della strada provinciale del litorale presso il ponte sul Roja a Ventimiglia, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,657.16, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione, selciatura e manutenzione (dal 1° maggio 1883 a tutto 31 marzo 1886) del suolo pubblico urbano, diviso in due lotti: il 1° per un importo di L. 70,000, ed il 2º per L. 80,000. Le condizioni d'asta sono visibili al civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 50,000 di rame in pani, per il complessivo importo di L. 107,500. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 10,800 come sopra.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto, compreso fra il ponte Passomarino, della lunghezza di m. 57,390, in diminuzione dell'annuo canone di L. 15,720.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale lire 1,500, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue come sopra.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di latrine nell'angolo della via della Vite nel palazzo del Ministero medesimo, per il presunto importo di L. 18,350. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 220, cauzione definitiva L. 1,800, ambedue come sopra.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di legname pino di Riga per alberatura, per il complessivo importo di L. 112,161. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 11,000 come sopra.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Castelnuovo nei monti (prov. di Reggio Emilia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada della Felina-Gatta, fra il ponte la Gatta ed il Mulinello, della lunghezza di m. 2,333, per il presunto importo di L. 43,621.27. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società delle Ferrovie complementari la costruzione di un ponte metallico sul Langosco per la linea Novara-Vigevano.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di gennaio 1883
e confronto coi definitivi di gennaio 1882.

	1883	1882	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri / Media } in esercizio	3.708 / 3.708	3.571 / 3.571	137 / 137	» / »
Viaggiatori	2,854,892 90	2,717,001.95	77,890.95	»
Bagagli e cani	112,175.97	106,525.14	5,650.83	»
Merci a grande velocità	753,514.90	737,961.91	15,552.99	»
Merci a piccola velocità	4,704,137.68	4,377,475.60	326,662.08	»
Totale dei prodotti ferroviari	8,424,721.45	7,998,964.60	425,756.85	»
Navigazione sul lago di Garda	6,886.35	6,802.40	83.95	»
Totale del mese	8,431,607.80	8,005,767.—	425,840.80	»
PRODOTTI *dal 1° gennaio al*				
Viaggiatori	—	—	—	—
Bagagli e cani	—	—	—	—
Merci a grande velocità	—	—	—	—
Merci a piccola velocità	—	—	—	—
Totale dei prodotti ferroviari	—	—	—	—
Navigazione sul lago di Garda	—	—	—	—
Totali dal 1° gennaio	—	—	—	—

PRODOTTI per chilometro (esclusa la navigazione)

	1883	1882	DIFFERENZA in confronto col 1882	Per cento
Prodotti del mese di gennaio	2,272.04	2,239.98	32.06	1.43
Prodotti totali	—	—	—	—

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1883.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1883	1,593.—	453,614.77	284.76
Settimana corrisp. nel 1882.	1,460.—	452,639.33	310.03
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+133.—	+ 975.44	— 25,27
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,586.81	2,585,966.75	1,629.66
Introiti corrisp. nel 1882	1,460.—	2,514,687.01	1,722.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+126.81	+ 71,279.74	— 92.73
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	245,911.61	183.79
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	224,528.62	169 58
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 21,382.99	+ 14.21
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	1,348,201.64	1,007.62
Introiti corrisp. nel 1882	1,324.—	1,234,680.32	932.54
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 113,521.32	+ 75.08

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1883
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,539,69	7,790,89	6,950,63
Piccola Velocità	6,030,61	274,61	4,981,02
Totali	28,570,30	8,065 50	11,934,65

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,686	618,560.21	19,187.00
Settimana corrisp. del 1881	1,681	592,773.53	18,387.20
Differenza in più	5	25,786.68	799.80
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all' 18 9.bre 1882.	1,681.248	31,664,915.43	19,221.64
Periodo corr. 1881	1,681.000	31,229,249.35	18,994.08
Aumento	3,248	435,666.08	227.56
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di settembre 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	11,349.65	35,474.52	6,251.33	53,075.50
Bagagli e cani	143.21	777.86	384.77	1,305.84
Merci a grande vel.	418.64	4,938.95	342 07	5,729.66
Merci a piccola vel.	4.620.82	19,286.23	2,670.99	26,577.95
Introiti diversi	381.87	621.81	239.56	1,243.24
Totale	16,914.19	74,199 37	9,888 63	87,932.19

ANNUNZI

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.
Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.
D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

ALLA STAZIONE DI BERGAMO		al quin.	
Cemento idr. a lenta presa	L.	1	80
Detto a rapida presa	»	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.)	»	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO		al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . .	L.	2	50
Cemento idr. Portland	»	5	»
Detto Portland (Qual. sup.)	»	7	»

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.
Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dan, ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaraie etc.

SOCIETA' ANONIMA NAZIONALE
DELLE
OFFICINE di SAVIGLIANO
SEDE IN SAVIGLIANO. — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza all' Ufficio della Direzione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	» di Fauano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcuringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima* *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 349 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	162
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. nella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	[illegible],792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste le cate* [illegible] — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 14 Marzo 1883. N. 11

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1881

(Continuazione — V. num. 10).

Parlando dei *telegrafi*, la Relazione dice che, al 31 dicembre 1881, la rete telegrafica delle Ferrovie dell' Alta Italia constava di chil. 9125.100, di cui chil. 8,663 di filo aereo, e chil. 462.100 di cana e collocato nelle gallerie, con un aumento complessivo di chil. 731.100 in confronto del 1880.

Tale aumento era richiesto dalla insufficienza dei fili esistenti e dall'ognor crescente scambio di telegrammi dipendentemente dall'aumento di traffico verificatosi nel 1881.

Chil. 110 di filo vennero posti in opera pel funzionamento di 106 sonerie elettriche state applicate ai dischi mobili a distanza.

Al 31 dicembre 1881 trovavansi in funzione: 866 apparati Morse, 972 apparati elettrici a campana, 675 sonerie elettriche pel controllo dei dischi mobili a distanza, 26 quadri elettro-magnetici pel controllo degli scambi, 8 apparati elettriei indicatori delle linee di provenienza, 452 parafulmini applicati ai canapi telegrafici delle gallerie, 961 parafulmini applicati agli apparati a campana; 43,366 coppie di pile elettriche Daniell, e 5,187 orologi diversi.

Alla detta epoca trovavansi aperti 488 Ufficii telegrafici, di cui 430 ammessi, oltrecchè al servizio ferroviario e dello Stato, anche a quello dei privati per l'interno e per l'estero.

Durante il 1881, furono trasmessi 4,036,740 telegrammi di servizio ferroviario. I dispacci privati sommarono a 252,269, di cui 14,487 diretti all'estero. I dispacci privati ricevuti durante l' anno furono 190,054, di cui 9,163 dall'estero.

Gl'incassi relativi alla corrispondenza privata ammontarono a L. 329,595.48, di cui L. 94,964.30 furono poste a credito dell' Amministrazione dei telegrafi dello Stato, a termini della Convenzione 1° marzo 1874. Le spese relative alla parte tecnica del servizio telegrafico propriamente detto, nonchè alla parte amministrativa, che si considera cumulativamente, perchè il personale addettovi si occupa di tutti i rami del detto servizio, ammontarono a L. 390,692.65.

Allo scopo di esser bene informati dei progressi nelle applicazioni dell'elettricità all'esercizio ferroviario, e di poter quindi proporre l'adozione dei trovati riconosciuti utili e pratici, fu nel settembre 1881 deciso l'invio a Parigi degli ing. cav. Maroni, capo della Divisione dei telegrafi, e Fadda, capo dell'Ufficio d'arte al Servizio della trazione e del materiale, per visitarvi l' Esposizione internazionale di elettricità. Ed in seguito alla particolareggiata loro Relazione, si stanno esperimentando parecchi nuovi sistemi.

Venne pure utilizzato il *telefono* per la corrispondenza tra i caselli ove son collocate le leve di manovra dei segnali di sicurezza Saxby e Farmer, funzionanti nella Stazione di Genova P. P. Il sistema telefonico adottato fu quello di Werner Siemens, che diede e dà ottimi risultati sott'ogni riguardo. —

Quanto alla *illuminazione*, al 31 dicembre 1881 erano illuminate a gaz 40 Stazioni, 3 Agenzie di città, ed il palazzo ex-Litta, sede dell'Amministrazione.

Il gaz consumatosi pel servizio ferroviario (non compreso quello pei Caffè, Ufficii postali e doganali, il cui importo venne integralmente rimborsato all' Amministrazione) fu di m. c. 1,207,827.68, che costarono L. 290,650.58. Se il gaz consumato si fosse pagato al prezzo di tariffa, la spesa totale sarebbe stata di L. 369,501.28; ma coi prezzi di favore ottenuti delle varie Società fornitrici, si conseguì un risparmio di L. 78,850.70.

L'esercizio del gazogeni delle Stazioni di Bologna e Ve-

rona P. V. ha pure recato un utile di L. 40,710.45, in confronto della spesa che sarebbe occorsa, valendosi del gaz delle rispettive Società locali al prezzo di tariffa. Le spese di manutenzione dei tubi, apparecchi e misuratori del gaz ascesero a L. 17,819.21.

In seguito alla recente invenzione dei becchi a gaz intensivi di Siemens, fu nell'agosto deciso l'invio dell'ingegnere cav. Maroni a Dresda per istudiare presso l'inventore gli apparati di cui trattasi, e che vennero applicati con ottimo successo al nuovo magazzino di merci a grande velocità nella Stazione centrale di Milano. —

Parlando poi del *Movimento dei treni*, notasi che il traffico, già sviluppatosi sensibilmente nel 1880, si accrebbe in maggiori proporzioni nel 1881, in modo che si dovettero istituire altre coppie di treni per le merci sopra alcune linee, ed effettuare una quantità di treni facoltativi ancora maggiore di quella del 1880, già superiore agli anni precedenti. Malgrado però un così grande sviluppo del traffico, il movimento dei treni riuscì soddisfacente, non avendo dato luogo a gravi inconvenienti, ma solo ad anormalità inevitabili in una vasta rete.

I treni passeggeri effettuati (diretti, omnibus, misti ed economici) sommarono nel 1881 a 165,741, mentre nel 1880 furono 157,800; i treni merci sommarono a 117,403 nel 1881, e 110,596 nel 1880; ed i treni militari sommarono a 260 nel 1881, e 357 nel 1880; e quindi in totale furono 283,404 nel 1881, cioè 14,651 più del 1880.

Il complessivo percorso chilometrico dei detti treni fu: pei passeggeri, di chil. 13,213,252 nel 1881, e di chilometri 12,702,969 nel 1880; per le merci e pei militari, di chil. 6,583,970 nel 1881, e di chil. 6,049,470 nel 1880; per cui in totale chil. 19,797,122 nel 1881, cioè 1,644,683 più del 1880.

Il numero dei biglietti passeggeri distribuiti nel 1881 fu di 8,730,928 ordinarii a tariffa intera, e di 4,259,939 ordinarii a tariffa ridotta, cioè andata e ritorno, circolari, abbonamento, ecc.

L' irregolarità nel servizio più lamentata e più costante fu quella dei treni in ritardo. Questi ritardi, in contravvenzione al regolamento di polizia sulla strada ferrata, furono nel 1881 in numero di 7,237, cioè per treni diretti 2,034, per omnibus 4,892, per misti di merci e viaggiatori 311.

Le cause di tali ritardi furono molteplici, tra cui: i lavori di rifacimento di binarii, di ricarico di massicciata, ecc.; incrocio di molti treni in Stazioni dove si ha deficenza di binarii; abbondanza di merci celeri; e grande affluenza di viaggiatori per aumento di feste, fiere e mostre, ed in particolare per l' Esposizione di Milano e pel Congresso geografico di Venezia. —

Nonostante tutti i provvedimenti presi, non si riescì a far cessare il gravissimo inconveniente dei furti in ferrovia, chè anzi nel 1881 se n'ebbe in maggior numero e di maggiore entità (nè si può dir meno pel 1882). Venne organizzato uno speciale servizio di sorveglianza, e si volevano mandare ad effetto altre disposizioni, frutto di lungo e maturo studio su così delicata questione.

Però si osoerva che ben pochi furti risultarono in modo certo commessi dagli agenti ferroviarii, mentre della maggior parte sono tuttora ignoti gli autori; e non è a meravigliarsi che i detti furti venissero perpetrati prima o dopo della consegna dei colli o bagagli alla Ferrovia.

Ad ogni modo, è da augurarsi che si trovi finalmente il mezzo di far cessare al più presto e completamente un disordine, che ridonda a disdoro e danno dell' Amministrazione. —

Anche il numero dei reclami fu in sensibile aumento, ma in gran parte per cause precarie, e soprattutto per ritardi nell'arrivo delle merci, dipendenti dalle cause sovraindicate. Nonostante però l'aumento delle liti, la loro trattazione diede risultati più che soddisfacenti per l'Amministrazione. Infatti, sulle 301 liti ultimate nel 1881, ebbero esito favorevole 171, furono transatte 103, e sole 27 perdute.

Le contravvenzioni ferroviarie accertate nel 1881, per quanto concerne le linee dell'Alta Italia, furono invece in sensibile diminuzione in confronto del 1880. Vi fu però aumento nelle due categorie: *Abbandono di bestiame e pascolo abusivo — Uso di biglietti irregolari e compra-vendita dei medesimi.* Della prima 24, della seconda più del doppio; ma per questa devesi tener conto della maggior quantità di biglietti a prezzo ridotto, ed anche dei tanti biglietti di andata e ritorno per l'Esposizione di Milano. —

Passando al cap. IV (*Trazione e Materiale*), rilevasi anzitutto che delle 20 locomotive commesse nel 1879, 12 furono consegnate durante il 1880, ed 8 non furono consegnate che nel 1881. E delle 24 locomotive ordinate nel 1880, sole 3 Krauss furono consegnate entro l' anno stesso, e tutte le altre non lo furono che nel 1881.

Però nuove ordinazioni di locomotive, di ben maggiore entità che negli anni precedenti, si fecero nel 1881, cioè di 62, di cui 20 a 4 ruote accoppiate, 27 a 6 ruote accoppiate, e 15 ad 8 ruote accoppiate. Di queste 62 locomotive, comprese le 12 costrutte in previsione dell' apertura della linea Novara-Pino, non ne furono consegnate nell' anno che 22, cioè 5 a 4 ruote accoppiate, 6 a 6 ruote, ed 11 ad 8 ruote accoppiate.

Veramente, in queste vistose ordinazioni di materiale mobile, l' industria nazionale non ebbe parte nel triennio 1879-1881 che per sole 22 macchine, cioè 14 costrutte od in corso di costruzione nello Stabilimento di Pietrarsa, 7 presso la Ditta Ansaldo di Sampierdarena, ed 1 presso la Ditta Miani-Venturi di Milano.

Non fu possibile ricorrere più largamente all' industria nazionale, trattandosi della stringenza dei bisogni, e della inevitabile lentezza di officine, che debbono ricorrere a lontani paesi per ogni specie di materia occorrente all' esecuzione dei loro lavori. Sperasi che tali condizioni andranno migliorando in avvenire.

In quanto ai veicoli, durante il triennio 1879-81 ne furono ordinati in numero considerevole, sommando a 214 carrozze e 1779 carri; cioè per le carrozze: 40 nel 1879, 80 nel 1880, e 94 nel 1881; e pei carri, 225 nel 1879, 427 nel 1880, e 1,127 nel 1881. Nei veicoli ordinati nel 1881 sono compresi 304 destinati alla linea Novara-Pino, cioè 10 carrozze di 1ª classe, 10 miste, 24 di 3ª, 10 carri a bagaglio, 100 carri coperti per merci o bestiame, e 150 scoperti a sponde alte.

Dei veicoli ordinati nel 1879, che dovevano consegnarsi nel 1880, non furono tutti consegnati in tempo, ed una parte si consegnò soltanto nel 1881, cioè 10 carri a bagaglio ed 80 carri misti per derrate alimentari. E di quelli ordinati nel 1880, una parte ragguardevole fu consegnata solo nel 1881, cioè 30 carrozze di 3ª classe, 2 carrozze di

1ª classe, 1 carrozza mista di 1ª e 2ª, 241 carri coperti per merci, tutti a due assi, oltre 1 carro a bagaglio a 3 assi, ed 1 carro speciale per trasporto di monumenti.

In complesso, il materiale ruotabile e galleggiante in servizio od in costruzione al 31 dicembre 1881 per le Ferrovie dell' Alta Italia era così ripartito:

Macchine locomotive 852, di cui 812 in servizio, e 40 in costruzione;

Carrozze da viaggiatori 2,384, di cui 2,265 in servizio, e 119 in costruzione;

Carri da merci, bestiami e diversi 16,449, di cui 15,576 in servizio, ed 873 in costruzione;

Battelli 5, tutti in servizio. Di questi, due battelli a vapore sono di proprietà dell'Amministrazione dell' Alta Italia, e 2 battelli pure a vapore ed 1 gabarra appartengono alla R. Marina, che li cedette a prestito per il servizio di navigazione sul lago di Garda. —

Nel 1881 non si fecero ampliamenti nelle Officine ferroviarie; ma il 7 novembre venne stipulata la Convenzione col Municipio di Torino pel trasferimento delle Officine da Porta Nuova a Porta Susa, come località ben più ampia ed adatta. E tale Convenzione venne poi approvata, come è noto, ed ora si sta eseguendo.

In quanto ai lavori di riparazione di materiale eseguiti nelle grandi Officine durante il 1881, l'aliquota delle macchine in riparazione fu del 13.60 p. 0[0 sul totale delle macchine possedute, con piccola diminuzione in confronto dell' aliquota del 1880, ch' era del 13.80 p. 0[0; e la giacenza media delle locomotive in officina fu di 5 mesi ed 1 giorno cadauna.

Si ripararono in totale nell' anno 27,896 veicoli, cioè 4,257 carrozze e 23,630 carri; l' aliquota dei ruotabili in riparazione fu del 10.35 p. 0[6 per le vetture e del 5.45 p. 0[0 pei carri; e la durata media delle riparazioni per le vetture fu di 19 giorni ciascuna, e di 14 giorni per ciascun carro. Al 31 dicembre rimanevano giacenti nelle Officine per riparazioni: 118 locomotive, 236 carrozze ed 849 carri. —

Accennate poscia alcune modificazioni introdotte nel materiale ruotabile, e le disposizioni date per le vetture postali e pel trasporto dei malati, nonchè pel riscaldamento delle vetture dei treni diretti ed omnibus accelerati di 2ª classe (inverno 1881-1882) mediante gli scaldapiedi ad acqua calda, si notano gli esperimenti fatti del nuovo sistema di riscaldamento inventato dal sig. Ancelin, che si continuarono anche nell' invernata 1882-83; e così pure gli esperimenti incominciati verso la fine del 1881 per l'uso del freno a vuoto, sistema Hardy.

In quanto ai combustibili, rilevasi da un prospetto di confronto, che gli acquisti fatti nel 1881 sommarono a tonnellate 535,534, per un importo complessivo di lire 17,143,491.22; mentre nel 1880 sommarono a tonn. 469,007, per un importo di L. 14,282,709.88. Il consumo fatto nel 1881 ascese a 301,915 tonnellate, per un importo di L. 9,996,654.02; mentre nel 1880 si consumarono 310,092 tonnellate, per un importo di L. 10,159,656.07. E la rimanenza di combustibili diversi al 31 dicembre 1881 era di tonn. 108,131, per un importo di L. 3,731,476.52. —

Finalmente rilevasi che nel 1881, le scuole degli allievi fuochisti, destinate ad avviare gli operaj nella carriera di macchinisti, e stabilite in Alessandria, Bologna, Milano, Torino, Venezia e Verona, furono frequentate da 140 individui, dei quali 134 si presentarono agli esami, e soli 116 li superarono lodevolmente.

Il numero medio d'individui destinati a guidare le locomotive fu di 855, di cui 663 macchinisti effettivi, 192 fuochisti funzionanti da macchinisti. In media, furono giornalmente in servizio 600 guidatori di macchine; e la percorranza media annua di ciascuno di essi fu di chil. 39,464.

(*Continua*).

TELEGRAFI SOTTOMARINI

Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 19 febbraio p. p., dal Ministro dei lavori pubblici, per l'approvazione della Convenzione colla Compagnia *Eastern Telegraph Limited* per la proroga della concessione di una linea telegrafica sottomarina fra l' Italia e l' Egitto, e pel mantenimento di sette comunicazioni elettriche sottomarine fra la Calabria e la Sicilia attraverso lo Stretto di Messina.

Dalla Relazione ministeriale, che accompagna il detto progetto di legge, togliamo quanto segue:

Colla Convenzione del 5 agosto 1871, approvata colla legge num. 1349 (serie 2ª) del 4 maggio 1873, il Governo concedeva alla Compagnia *Anglo-Mediterranean Telegraph* la facoltà di collocare, mantenere ed esercitare a proprie spese, per dieci anni, una linea telegrafica sottomarina fra l' Italia e l' Egitto, col patto che, spirati i dieci anni, lo Stato sarebbe stato libero di accordare simile concessione a chi meglio avrebbe creduto, pur conservando alla Compagnia il diritto di continuare a mantenere ed esercitare la propria linea.

Come compenso di tale facoltà accordatale, la Compagnia cedeva allo Stato la proprietà di un filo telegrafico terrestre, che essa allora possedeva lungo l' intiera penisola italiana e la costa orientale della Sicilia, cioè da Torino fino a Modica, compreso il rispettivo cavo sottomarino, che attraversava lo Stretto di Messina. Il valore di quel filo era colcolato di L. 373,416.53. Inoltre la Compagnia, coll' articolo 2 di quella stessa Convenzione, prendeva sopra di sè l' eseguimento di un contratto stipulatosi nel 1867 fra il Governo ed un' altra Compagnia pel mantenimento di tre comunicazioni sottomarine nello Stretto di Messina: contratto che ormai poteva considerarsi come abbandonato dalla prima Compagnia contraente, perchè i patti le erano troppo onerosi.

La linea telegrafica sottomarina fra l' Italia (costa di Otranto) e Alessandria d' Egitto, toccando le isole di Zante e di Candia, fu attivata dalla Compagnia concessionaria il 28 aprile 1874. La Convenzione terminerebbe dunque nel 1884

Ora, la Compagnia *Eastern Telegragh* succeduta da varii anni all' *Anglo-Mediterranean*, colla quale si è fusa, ha domandato al Governo di concederle una proroga di quella Convenzione, cioè di mantenerle la privativa della comunicazione coll'Egitto, ed ha offerto, come nel 1871, un compenso.

L' utilità che sia mantenuta quella comunicazione diretta

fra l'Italia e l'isola di Zante, e di là, con Candia e con Alessandria d'Egitto, è cosa evidente. Sotto l'aspetto finanziario, basterà dire che presentemente le tasse spettanti all'Italia, pei telegrammi che passano pel detto cavo sottomarino, ascendono a circa L. 23,000 al mese, vale a dire a circa 276,000 lire all'anno.

…….La Compagnia *Eastern Telegraph* è proprietaria dei grandi cavi sottomarini che attraversano il Mediterraneo in tutta la sua lunghezza dall'Egitto allo Stretto di Gibilterra, e che di là vanno in Inghilterra, e di tutte quelle altre ramificazioni che congiungono le principali isole dell'Arcipelego greco fra di loro e coi vicini continenti. Vi è dunque per essa un grande interesse a conservarsi anche quest'altra linea indiretta fra l'Italia e l'Egitto, che le serve, se non altro, di sussidio alle altre sue linee principali.

Ciò che essa chiede è: che le sia continuata la privativa della comunicazione fra l'Italia e l'Egitto.

Del resto, non si tratterebbe neppure di una privativa assoluta, giacchè, come apparisce dall'art. 8 della Convenzione, il Governo si riserverebbe sempre il diritto di revocarla sotto certe condizioni.

Stando così le cose, a me sembra che vi sia per noi ogni convenienza di accordare quanto domanda la Compagnia, assicurandoci così l'esistenza di una sì utile comunicazione coll'Arcipelago greco e coll'Egitto, senz'alcun nostro aggravio, anzi col vantaggio di un nuovo compenso…

Cogli articoli 3 e 4 si fa alla Compagnia l'obbligo di mantenere gratuitamente sette comunicazioni telegrafiche sottomarine attraverso lo Stretto di Messina per conto del Governo, e negli articoli susseguenti sono stipulati tutti i reciproci obblighi e garanzie su tale oggetto.

Questo mantenimento gratuito costituisce il compenso chiesto alla Compagnia e da essa accettato.

Fra le comunicazioni sottomarine più importanti che noi abbiamo, vi sono quelle che attraversano lo Stretto di Messina, e che mantengono la corrispondenza telegrafica fra la Sicilia ed il Continente. Esse sono in numero di dieci. Di queste dieci comunicazioni, tre sono quelle che la stessa Compagnia *Eastern Telegraph* è già in obbligo di mantenerci per 30 anni, secondo la Convenzione del 10 aprile 1880, approvata colla legge del 10 febbraio 1881, n. 33, e per le quali il Governo le paga un canone annuo di L. 8,750; altre tre appartengono pure alla stessa Compagnia, che le mantiene pel canone annuo di L. 6,250, giusta la Convenzione del 22 gennaio 1867, Convenzione che cesserà nel 1887. Le altre quattro comunicazioni sono nostre, e la manutenzione deve essere fatta da noi.

Secondo la nuova Connenzione, adunque, le tre prime comunicazioni continuerebbero ad essere mantenute dalla Compagnia, mediante il pagamento, per parte del Governo, del canone annuo stabilito dalla legge. Le altre sette invece sarebbero da essa mantenute gratuitamente.....

Disegno di Legge.

Articolo unico. — È approvata l'annessa Convenzione del 2 febbraio 1883, stipulata fra il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Compagnia *Eastern Telegraph*, per la proroga della concessione di una comunicazione telegrafica fra l'Italia e l'Egitto, approvata colla legge del 4 maggio 1873, n° 1349, e pel mantenimento di sette comunicazioni telegrafiche sottomarine nello Stretto di Messina.

Convenzione.

Il commendatore Clemente Viale, ispettore generale dei telegrafi dello Stato, ed il cavaliere Alfredo Eggington, rappresentante e procuratore legale della *Eastean Telegraph Company Limited*, con domicilio legale a Otranto, a forma dell'annesso atto di procura, allo scopo di regolare le condizioni alle quali è concessa alla Compagnia suddetta una proroga della concessione del 5 agosto 1871, riguardante una linea telegrafica sottomarina fra l'Italia e l'Egitto, sono addivenuti alla stipulazione della seguente Convenzione.

Art. 1. La concessione data colla Convenzione del 5 agosto 1871 (approvata colla legge n° 1349 del 4 maggio 1873) alla Compagnia *Anglo Mediterranean Limited*, alla quale è succeduta la *Eastern Telegraph*, di collocare, mantenere ed esercitare un cordone elettrico sottomarino fra l'Italia e l'Egitto, entrata in vigore il 28 aprile 1874 in seguito alla immersione del cordone medesimo, è prorogata di altri 10 anni, a cominciare dal 28 aprile 1884.

Art. 2. Restano in vigore, per tutto il detto periodo di 10 anni, le stesse condizioni comprese nella Convenzione del 5 agosto 1871, ad eccezione di quelle che si trovino contrarie alla presente.

Art. 3. Fermo restando quanto fu stipulato fra il Governo e la Compagnia colla Convenzione del 10 aprile 1880 (approvata colla legge n° 33, del 10 febbraio 1881), riguardo alla immersione, alla manutenzione ed all'esercizio di tre conduttori elettrici sottomarini fra il Continente e l'isola di Sicilia, attraverso lo Stretto di Messina, la Compagnia, a partire dal giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione, e per tutta la durata della medesima, si obbliga di mantenere gratuitamente le tre comunicazioni telegrafiche sottomarine, attraverso lo Stretto di Messina, di cui nella Convenzione del 22 gennaio 1867, entrata in vigore il 13 marzo dello stesso anno e menzionata nell'articolo 2 della Convenzione 5 agosto 1871.

Art. 4. Parimenti dalla stessa epoca, la Compagnia si obbliga a tutte sue spese di immergere, mettere a disposizione del Governo italiano e mantenere in perfetto stato di esercizio altre quattro comunicazioni attraverso lo Stretto di Messina.

Art. 5. Per le quattro comunicazioni sottomarine, di cui all'articolo precedente, la Compagnia potrà valersi dei cavi di proprietà del Governo, esistenti presentemente fra la Calabria e la Sicilia.

Art. 6. Le ultime tre comunicazioni attraverso lo Stretto di Messina, di cui all'art. 3, e le quattro, di cui all'art. 4, saranno mantenute dalla Compagnia, mediante almeno tre cavi, e scegliendo sulla costa della Calabria e su quella della Sicilia quei punti di approdo che le sembreranno più convenienti. I cavi saranno tutti proprietà del Governo al cessare della Convenzione.

Art. 7. I funzionarii dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato potranno assistere a tutte le operazioni d'immersione dei nuovi cavi o di riparazione di quelli esistenti; ed eseguita l'operazione, faranno gli esperimenti, che crederanno più adattati, onde accertarsi dello stato perfetto di isolamento e di conducibilità delle comunicazioni, e ne prenderanno la consegna con verbale firmato dalle due parti.

Art. 8. L'esercizio delle anzidette sette comunicazioni sarà fatto dal Governo italiano, con personale, Ufficii ed apparati propri, secondo le regole dell'arte e col numero di elementi di pila riconosciuto necessario per far funzionare gli apparati adoperati.

Il Governo potrà cedere ad altri l'uso di uno o più conduttori, ed in tal caso il concessionario provvederà all'esercizio dei conduttori cedutigli, come nell'alinea precedente.

Art. 9. La Compagnia avrà il diritto di porre in opera, ai punti di approdo dei suoi cavi, quei ripari e meccanismi che le piacerà, allo scopo di proteggerli.

I ripari agli approdi non dovranno però essere d'inciampo pregiudizievole alla libera navigazione, all' esercizio delle arti marittime ed ai bisogni della difesa nazionale.

Art. 10. La Compagnia si obbliga di procedere alla riparazione di ciascuno dei suddetti sette conduttori, quando esso venga a cessare di operare, oppure quando il suo isolamento o la sua conducibilità siano riconosciuti tali da non più permettere la regolare trasmissiono dei telegrammi.

La riattivazione del servizio regolare nel conduttore guasto dovrà aver luogo entro il termine di tre mesi, a partire dal giorno in cui l'Amministrazione avrà informato del guasto la Compagnia, o da quello dell' entrata in vigore della presente Convenzione, qualora a quell'epoca vi sia qualche comunicazione guasta o interrotta.

Nel calcolo di questi tre mesi sarà escluso il periodo dal 1° novembre al 31 marzo.

Art. 11. La Compagnia, ove lasciasse trascorrere un periodo di tempo eccedente quello stabilito dall' articolo 10, senza riparare il conduttore od i conduttori guasti, pagherà al Governo una multa di lire italiane duecentocinquanta (in oro) per ciascun conduttore guasto, e così per ogni periodo uguale di tempo, fino al compimento di un anno; spirato il quale senza che la riparazione abbia avuto luogo, il contratto s'intenderà parimenti sciolto ed il Governo rimarrà libero di attivare o di concedere altra linea telegrafica fra l'Italia e l'Egitto, restando di assoluta proprietà del Governo, tanto la cauzione di cui all'articolo 15, quanto i cavi allora esistenti nello Stretto e contemplati nella presente Convenzione.

È inteso che nel computo dell'anno si tien conto della eccezione del periodo dal 1° novembre al 31 marzo, come è detto nell'articolo 10.

Art. 12. Non saranno applicabili le penalità fndicate nel l'articolo 11, pei easi d'interruzione e di altri guasti, ove la Compagnia abbia dichiarato di avere già ordinato la costruzione di uno o più cavi nuovi, da essere immersi nel corso di un anno dall'epoca del guasto, senza eccezione di alcun mese.

Art. 13. Qualora, dopo tale dichiarazione, la Compagnia, invece di mettere uno o più cavi nuovi, abbia riparato nell'anno, calcolato senza eccezioni com'è detto nell' articolo precedente, i conduttori esistenti, pagherà la multa, di cui all' articolo 11, tante volte quanti saranno i trimestri effettivi trascorsi dalla data del guasto a quella della riparazione.

Art. 14. La cauzione resterà acquisita al Governo italiano, ed il contratto sarà sciolto, rimanendo in proprietà assoluta del Governo i sette conduttori, di cui all'articolo 6 della presente Convenzione, quando la linea fra l'Italia e l'Egitto restasse interrotta per un periodo di 12 mesi cousecutivi, salvo i easi di forza maggiore.

Art. 15. A garanzia dell'adempimento degli obblighi assunti dalla Compagnia cogli articoli 4, 10, 11 e 13, essa darà una cauzione di L. 16,000. Tale cauzione sarà costituita:

a) dal deposito di L. 6,000, già fatto in eseguimento della Convenzione dal 22 gennaio 1867, assunta dalla Compagnia ed accennata all'articolo 3 della presente, il quale continuerà perciò a restare vincolato;

b) da un nuovo deposito di L. 10,000, che la Compagnia farà all'atto della sottoscrizione della presente Convenzione, in cartelle del Debito pubblico dello Stato al valore di Borsa, secondo il listino del giorno precedente della Borsa di Roma.

Art. 16. La cauzione sarà ricostituita fino alla sua integrità, qualora sia stata ridotta per soddisfazione di multa.

Allo spirare della Convenzione, il deposito sarà restituito alla Compagnia, al netto delle ritenute di cui può essere passibile.

Art. 17. Terminato il periodo di 10 anni, di cui all'articolo 1, la presente Convenzione potrà essere prorogata, d'accordo fra le due parti, alle condizioni da stabilirsi.

Art. 18. Cesserà ogni obbligo della Compagnia, per quanto riguarda le anzidette sette comunicazioni attraverso lo Stretto di Messina, e le verrà restituita la cauzione, qualora il Governo accordi ad altri il collocamento di una altra linea telegrafica fra l' Italia e l' Egitto. Nello stesso caso il Governo le pagherà, a prezzo di stima, i cavi che essa avesse messo nello Stretto di Messina, in adempimento della presente Convenzione, come pure quelli di cui nella Convenzione del 22 gennaio 1867, accennata all'articolo 3.

Sarà mantenuto, in ogni caso, alla Compagnia il diritto di fissare a terra il suo cavo e di esercitare la linea accordatale colla Convenzione del 5 agosto 1871.

Art. 19. Sarà esente da qualunque diritto doganale il materiale impiegato dalla Compagnia per le operazioni sul cavo di Egitto e su quello dello Stretto di Messina. I bastimenti della Compagnia saranno esenti dal pagamento dei diritti sanitarii, della tassa d' ancoraggio e degli altri diritti marittimi, per le operazioni che eseguiranno nei nostri mari, in adempimento degli obblighi contratti colla presente Convenzione.

Art. 20. La Compagnia avrà il diritto di cedere il suo contratto ad una Società di solvibilità conosciuta, per ciò che concerne le anzidette sette comunieazioni dello Stretto di Messina, senza che perciò possa ritirare la sua cauzione.

Art. 21. La presente Convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro da una lira.

Art. 22. Per gli effetti civili della presente Convenzione, la Compagnia delega a suo rappresentante permanente, munito di pieni poteri, il cav. Alfredo Eggington, il quale elegge il suo domicilio legale ad Otranto.

Art. 23. La presente Convenzione non sarà valida, se non sarà stata approvata per legge.

Articolo transitorio. Il mantenimento gratuito delle quattro comunicazioni, di cui agli articoli 4 e 5, sarà fatto della Compagna, a partire dalla data dell'approvazione della presente Convenzione, fermo restando che i'Amministrazione continuerà a pagarle il canone annuo per le tre comunicazioni, di cui nella Convenzione del 22 gennaio 1867, fino al 28 aprile 1884, epoca in cui entrerà in vigore la presente Convenzione, e diverrà gratuito il mantenimento delle sette comunicazioni.

Fatto a Roma, addì 2 febbraio 1883.

CLEMENTE VIALE
Ispettore generale delle linee telegrafiche dello Stato

A. EGGINGTON
Rappresentante la Società Eastern Telegraph

L' ABOLIZIONE DEL CORSO FORZOSO

Ecco il R. Decreto pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* del 5 corr., come annunciammo nel precedente numero:

UMBERTO I
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª), che provvede per l'abolizione del corso forzoso;

Veduto il Regolamento approvato con R. Decreto 16 giugno 1881, n. 253 (serie 3ª):

Veduto il R. Decreto 17 dicembre 1882, n. 1153 (serie 3ª);

Veduta la legge 1° agosto 1879, n. 5061 (serie 2ª), ed il Reale Decreto 24 settembre 1868, n. 4632;

Sentita la Commissione permanente instituita con l'articolo 24 della legge 7 aprile 1881 sopramenzionata;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e del Ministro di agricoltura, industria e commercio,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Il cambio in moneta metallica dei biglietti a debito dello Stato, ai termini e per gli effetti della legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª), sarà aperto il dì 12 aprile 1883.

Art. 2. A cominciare dal giorno stabilito con l'articolo precedente, i biglietti da centesimi *cinquanta* e da lire *una* e *due* saranno cambiati, a richiesta dei portatori, in moneta divisionaria d'argento da centesimi *cinquanta*, lire *una* e *due* presso tutte le Tesorerie dello Stato, sotto l'osservanza delle disposizioni dell'articolo 72 del regolamento approvato con R. Decreto 16 giugno 1881, n. 253 (serie 3ª), e di quelle contenute nell'articolo terzo del presente decreto.

I biglietti dei tagli da centesimi *cinquanta*, lire *una* e *due*, per qualsivoglia titolo entrati nelle casse del Tesoro, non saranno più messi in circolazione.

Art. 3. I biglietti come sopra ritirati e cambiati, saranno trasmessi dalle Tesorerie alla Cassa speciale instituita con l'articolo 34 del Regolamento 16 giugno 1881.

All'appoggio della ricevuta rilasciata dalla Cassa speciale e munita del visto del delegato della Corte dei conti presso la medesima, la Tesoreria centrale farà le operazioni di cui agli articoli 81 e 86 del Regolamento 16 giugno 1881, presentando alla propria Sezione di cambio la ricevuta della Cassa speciale in luogo della *fattura*, e ritirando il *buono* per i conseguenti effetti.

Art. 4. I biglietti dei tagli da lire *cinque* e superiori saranno cambiati in moneta legale d'oro e d'argento, a richiesta dei portatori, alla Tesoreria centrale in Roma, nelle Tesorerie provinciali già autorizzate di Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Venezia e Verona, e nelle altre che potranno essere autorizzate in seguito, giusta l'art. 5 della legge 7 aprile 1881, con le norme seguenti:

a) Pei biglietti da lire 5 fino all'ammontare di lire 105,400,180, e per quelli di taglio da lire 20 in su, il baratto si farà dalle Sezioni di cambio, di cui all'art. 74 del Regolamento sopraccitato;

b) Pei biglietti de lire 5, rimasti in circolazione dopo il ritiro della somma testè indicata, e per tutti quelli da lire 10, il baratto si farà, senza intervento delle Sezioni di cambio, coi fondi a disposizione del Tesoro.

Art. 5. Entro cinque anni dal giorno fissato con l'articolo primo, i biglietti da lire *cinque* e da lire *dieci* saranno pure cambiati, a richiesta dei portatori, presso tutte le Tesorerie del Regno in *biglietti di Stato* aventi le forme e distintivi caratteristici, di cui agli articoli 43, 44, 45 e 46 del Regolamento 16 giugno 1881.

Per tale cambio potranno essere adoperati indistintamente biglietti di Stato da lire *cinque* o da lire *dieci*.

Art. 6. I biglietti già consorziali logori, riconosciuti buoni, dei tagli da lire 5 e superiori, saranno nelle Tesorerie *autorizzate* cambiati in moneta metallica, seguendo le norme dell'articolo 4 del presente Decreto.

Nelle altre Tesorerie i biglietti stessi continueranno ad essere cambiati coi fondi di Cassa.

I biglietti logori, presentati alle Tesorerie *non autorizzate* al cambio, saranno trasmessi alla Cassa speciale con le formalità prescritte dal Regolamento 16 giugno 1881, e ne sarà fatto il cambio nel modo che segue:

Pei biglietti da lire 10 e per quelli 5a lire 5, che rimarranno dopo il ritiro dei 105,400,180, stabilito dall'articolo 6 della legge 7 aprile 1881, la Cassa speciale darà in sostituzione al Tesoro biglietti di Stato o di scorta, giusta l'art. 7;

Pei biglietti da lire 5, fino a concorrenza della detta somma di L. 105,400,180, e per quelli dei tagli da lire 20 in su, il cambio si farà in moneta metallica presso la Tesoreria centrale, applicando il disposto dell'art. 3 del presente Decreto.

Art. 7. Finchè non sia compiuta la fabbricazione dei biglietti di Stato da lire 10, i biglietti logori già consorziali del detto taglio, riconosciuti buoni, potranno dall'Amministrazione del Tesoro essere sostituiti con altri dello stesso taglio di scorta, aventi i segni e distintivi caratteristici approvati con R. Decreto 25 dicembre 1881. n. 553 (serie 3ª).

Art. 8. I biglietti di Stato, di cui all'art. 5, saranno convertibili in moneta metallica presso le Tesorerie *autorizzate*. Essi verranno ripartiti nei tagli da lire 5 e da lire 10 nelle proporzioni seguenti:

Taglio da L. 10	n. 24,000,000	L. 240,000,000
» da » 5	» 20,000,000	» 100,000,000
In tutto	n. 44,000,000	L. 340,000,000

Con Decreti ministeriali saranno determinate le serie, ed i numeri per ogni serie, dei biglietti di Stato che verranno posti in circolazione per il cambio prescritto dall'articolo 8 della legge 7 aprile 1881.

Parimenti con Decreti ministeriali saranno determinate le serie ed i numeri dei biglietti che si dovranno fabbricare come scorta per il cambio, presso tutte le Tesorerie, di quelli divenuti logori e non più atti alla circolazione.

Art. 9. Il cambio in moneta metallica presso le Tesorerie *autorizzate* sarà fatto per quattro ore, durante l'orario giornaliero destinato al servizio del pubblico.

L'Amministrazione del Tesoro, sentite, occorrendo, le Camere di commercio, determinerà per ciascuna delle predette Tesorerie in quali ore sarà effettuato il cambio.

Art. 10. Dal giorno stabilito con l'art. 1, i dazii doganali d'importazione potranno essere pagati in biglietti a debito dello Stato o in moneta metallica, esclusa la moneta divisionaria al di là di *cento lire* per ogni pagamento.

Art. 11. I pezzi di moneta d'argento da centesimi 20 a titolo di 835 millesimi cesseranno di aver corso legale nel

Regno col giorno 1° agosto 1833, e potranno per conseguenza, da quell'epoca essere ricusati dai privati; come saranno rifiutati dalle Casse nei versamenti di somme dovute allo Stato.

Dal 10 agosto a tutto dicembre 1883 i detti pezzi d'argento da 20 centesimi saranno cambiati presso tutte le Tesorerie del Regno in monete divisionarie d'argento dello stesso titolo, salvo per le somme inferiori a centesimi 50, per le quali sarà data moneta di bronzo.

Il riparto della moneta divisionaria d'argento resta stabilito come segue:

51 milioni in pezzi da lire 2
68 » » » 1
51 » » » 0.50

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° *marzo* 1883.

UMBERTO.

A. MAGLIANI.
BERTI.

Visto, *Il Guardasigilli*
G. ZANARDELLI.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha delegato a rappresentarla nelle conferenze che avranno luogo il 17 corr. a Torino, sotto la presidenza del comm. Biglia, per istudiare i miglioramenti da introdursi nel servizio d'illuminazione dei treni, i signori comm. Barbavara e Frescot, e cav. Maroni ed Allievi.

><

Sappiamo che l'Amministrazione medesima ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per l'esecuzione di un castello definitivo in ferro da costruirsi al ponte sul Po presso Borgoforte per sostenere la travata metallica e sostituire la pila caduta nell'ottobre dello scorso anno.

><

Ci scrivono da Firenze che il Tribunale di quella città, giudicando nella causa vertente fra l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali e la Impresa Santini, assuntrice del tronco di ferrovia dal chilom. 38 + 500 al chil. 42 della linea Terni-Rieti, in ordine alla esecuzione dei lavori, si è pronunciato favorevole alla Società delle Meridionali, ed ha ordinato la risoluzione del contratto di appalto colla detta Impresa e la consegna immediata alla Società dei lavori, cantieri e provviste.

Siamo poi informati che dalla Società stessa furono presi gli opportuni provvedimenti, affinchè, non appena compiuti gli atti di consegna, i lavori siano riattivati in modo da portarli a termine nel minor tempo possibile.

><

Sappiamo che la Camera di commercio di Mantova ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere il trasferimento della Dogana alla Stazione ferroviaria. Non disconosciamo la convenienza del domandato provvedimento: ma dubitiamo assai che, date le condizioni speciali della Stazione di Mantova, circoscritta come è in uno spazio molto ristretto, sia possibile l'esaudimento della detta istanza.

><

Col giorno 10 corr. venne attivato il servizio delle vetture-salone Pullman a letti fra Napoli e Reggio coi treni diretti 71-83 e 82-68.

Ogni vettura contiene 16 posti a letto, più due camerini riservati, capaci di tre posti a letto; ed è accompagnata da uno speciale conduttore-interprete, appartenente alla Compagnia Pullman.

I viaggiatori, oltre il biglietto regolare di 1ª classe, dovranno pagare una sopratassa in base ad apposito prontuario.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha già fatti gli opportuni provvedimenti perchè sia data immediata esecuzione ai lavori di rifazione dell'armamento della linea Maremmana.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato gli schemi di contratto per l'acquisto da diverse Ditte di carri e carrozze nel quinquennio 1883-1886.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato, dietro proposta dell'Amministrazione suddetta, le seguenti spese:

Di lire 23 mila per la chiusura delle Stazioni di S. Ambrogio, Condove, S. Antonino e Susa;

di lire 36 mila per l'impianto di un nuovo binario a Felizzano.

><

Il Ministero medesimo ha stabilito l'attivazione, in via di esperimento, di una nuova tariffa pel trasporto degli alberi d'innesto, piantine, ecc. ecc.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha proposto al Ministero una riduzione di tariffa pei trasporti di formaggio da Berna a Genova-Venezia, per fare concorrenza all'attuale loro istradamento: Berna-Marsiglia.

><

L'Amministrazione stessa ha accordato alla Ditta Zienkovicz la proroga a tutto giugno prossimo del contratto per la confezione di mattonelle a Sampierdarena.

><

È stato firmato dagli interessati l'atto di concessione al signor Emanuele Balestrieri della costruzione ed esercizio di una tramvia a vapore lungo la via nazionale di Livorno, nel tratto compreso fra la città di Lucca ed il ponte a Moriano.

><

Ci scrivono da Palermo per interessarci e sostenere la necessità che siano attivati sulla ferrovia Sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani i biglietti di an-

data e ritorno e quelli festivi, già in uso su tutte le altre ferrovie del regno.

Noi non sappiamo veramente capacitarci dell'indugio frapposto ad attuare siffatto provvedimento, reclamato da quelle popolazioni, e ben volentieri uniamo la nostra voce a quella degl'interessati per eccitare l'on. Ministro dei lavori pubblici a voler aderire alla domanda.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha autorizzata la vendita dei biglietti di andata e ritorno dalla Stazione di Augusta a quella di Lentini (linea Siracusa-Catania).

><

Dall' Ufficio del Genio civile di Bologna, incaricato degli studii della nuova ferrovia di 3.a categoria da Bologna a Verona, è stato sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 1.o tronco, compreso fra Bologna e San Giovanni in Persiceto.

Intorno al progetto medesimo ci siamo procurati i seguenti ragguagli:

Il tronco ha la lunghezza di m. 17,000. e l' importo delle relative opere e provviste è complessivamente preventivato in L. 1,200,000, delle quali lire 795,000 per lavori da appaltare e L, 405,000, per espropriazioni stabili ed opere impreviste, a disposizione dell' Amministrazione governativa. Nell' appalto non è però compresa la provvista del materiale di armamento e di quello fisso delle Stazioni.

L' andamento planimetrico del tronco è costituito da due curve, del raggio di m. 1000 e dello sviluppo totale di m. 1,250: e da due rettilinei, della complessiva lunghezza di m. 10,750.

In quanto all' altimetria, il tronco è suddiviso in m. 4,500 di tratti orizzontali, in m. 6,650 di livellette in pendenza del 5 per mille, ed in m. 5,850 di livellette con pendenza minore del 5 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d' acqua e per dare il necessario sfogo delle acque piovane sono progettate 54 opere d' arte minori, così ripartite:

30 acquedotti della luce di m. 0.60, 13 della luce di m. 1, 3 di m. 1.50, 4 ponticelli di m. 2, e 4 di m. 3.

Le opere d' arte principali previste sono 4, cioè:

1) ponte sul Lavino, a travata metallica, della luce di m. 35:

2) ponte sul Ghironda, pure in ferro, di metri 16 d' apertura;

3) ponte a 3 travate metalliche sul Samoggia, delle quali le due estrème di m. 16, e la intermedia di metri 17:

4) ponte in ferro sul Canale di Persiceto, della luce di metri 7.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia, sono poi da costruire: due deviazioni di strade, 4 sottopassaggi, e 22 passaggi a livello.

Per l' alloggio del personale di guardia, sono preventivate 2 case cantoniere doppie, 14 case di guardia semplici, e 7 garette.

Lungo il tronco sono progettate due Stazioni, una per l' abitato di Tavernelle, e l' altra per quello di San Giovanni in Persiceto. In entrambe le Stazioni si costruiranno i necessarii fabbricati pei viaggiatori, pei cessi, e quelli pel ricovero del materiale e pel servizio delle merci.

><

Altri due progetti di appalto relativi alle ferrovie complementari sono stati sottoposti all' approvazione del Ministero, cioè:

a) per la ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, quello del tronco Moretta-Cavallermaggiore, della lunghezza di m. 14,350 e del totale importo di L. 1,250,000;

b) per la diramazione da Lavezzola a Lugo, quello del tronco da Lavezzola a Conselice, lungo m. 5,400 e dello importo totale di L. 173,000 a base d' asta.

Di entrambi i preaccennati progetti procureremo di dare le principali informazioni tecniche nel nostro numero prossimo.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha rassegnato alla superiore approvazione il progetto delle opere occorrenti alla sistemazione del rifornitore e per altri lavori nella Stazione di Cariati, lungo la linea Taranto-Reggio. La spesa preventivata rileva a L. 23,000.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato l'acquisto di 270,000 Kg. di petrolio di Pensilvania raffinato;

Idem di quint. 4,000 di cotone in filetto, o cascami di cotone;

Idem la spesa di L. 21,150 per la riparazione della locomotiva N. 966 *Arimano* e relativo *tender*.

Idem di L. 1,130 occorrente per la sostituzione delle attuali chiusure a catena con sbarre girevoli, agli attraversamenti della tratta Cantalupo-Gamalero (linea Alessandria-Acqui);

Idem di L. 24,480 per sostituzione di 4 piattaforme nella Stazione di Padova.

Ha aggiudicato alla Ditta *The London Sout Vales Coal Company*, la fornitura di 24,000 tonn. di carbone grosso inglese.

Ha approvata la Convenzione stipulata collo Stabilimento termale di Acqui pel ricovero e la cura degli agenti dell'Amministrazione;

Idem gli schemi di preliminari contratti per acquisto dalle Ditte Audiffredi e Beraud di terreno per l' ampliamento della Stazione di Collegno;

Idem lo schema di preliminare contratto per esproprio dalla Ditta Pizzolari Giovanni di terreno occorrente all' ampliazione del servizio merci a Villafranca;

Idem la spesa di L. 1,300 per la parziale rinnovazione delle siepi di bianco-spino sulla linea Cremona-Mantova.

Il Consiglio medesimo ha autorizzato l'apertura di una gara, in base a speciale Capitolato, per la concessione della pubblicità nelle Stazioni della rete.

Il Consiglio stesso ha stabilito la separazione dello Scalo di Bologna dalla Stazione centrale, conservando al primo la denominazione di *Bologna Scalo Merci*, ed all' altra quella di *Stazione di Bologna*.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Ferrovie Romane nella sua adunanza del 12 corrente, prendeva, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

1. Approvava i seguenti lavori:

a) Chiusura delle linee e Stazioni sulla 4ª Sezione;
b) Sistemazione dei binarii della Stazione di Bassano;
c) Costruzione di una tettoia per le merci alla Stazione di Orte.

2. Approvava l'acquisto di 6 carrozze di tipo speciale e di m. c. 32,000 ghiaia.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco Este-Montagnana, della ferrovia Legnago-Monselice;

Un progetto per la costruzione del tronco Bergamo-Albino, della ferrovia Bergamo-Ponte della Selva;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Cirò nel tronco Corigliano-Catanzaro, della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per l'appalto delle travate metalliche occorrenti ai ponti e ponticelli lungo il tronco Verrès-Chambave, della ferrovia Ivrea-Aosta;

Un progetto per l'appalto delle travate metalliche occorrenti lungo il tronco dall'Adige al Lusenzo, della ferrovia Adria-Chioggia;

Un progetto per riparazione di danni di piene lungo la strada nazionale da Belluno per Feltre a Primolano;

Un progetto di variante alla strada nazionale Termini-Taormina, in diramazione su Milazzo, nel tronco dal ponte San Paolo a Cozzo Schisina, in provincia di Messina;

Un progetto per la costruzione del tronco della provinciale Aquilonia al ponte Sprondasino, della strada provinciale lungo la valle del Trigno, in provincia di Campobasso;

Un progetto per la costruzione di una travata metallica sul vallone Tufo, nel tronco di strada provinciale Campobasso-Castropignano;

Un progetto per la ricostruzione del ponte in legname distrutto dalle piene autunnali, sul fiume Adige tra la città di Badia, in provincia di Rovigo, e l'abitato di Masi.

Un progetto per la riparazione di guasti di piene alle strade del Comune di Loreo, in provincia di Rovigo:

Un progetto per la costruzione stabile della parte orizzontale del Molo di Cortigliano, distrutta dalle piene autunnali, sulla sinistra del Brenta, in provincia di Vicenza;

Un progetto pel rialzo, ributto e difesa dell'argine destro di Brenta alla fronte Giacomelli, in Comune di Limena, provincia di Padova;

Ed un progetto pel rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del Tagliamento nel tratto fronteggiante l'abitato di Latisana, in provincia di Udine.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie — I ministri Baccarini, Magliani e Berti si sono accordati per la nomina di una Commissione, alla quale verrà affidato l'incarico di coordinare, mediante un regolamento, le disposizioni dell'art. 8 dell'ultima legge sulle ferrovie 5 luglio 1882, relative alle anticipazioni che il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare cogli appaltatori, colle disposizioni dell'art. 171 del nuovo Codice di commercio, relativo alla facoltà per ogni Società di emettere Obbligazioni anche per una somma maggiore del capitale versato, quando l'eccedenza sia garantita da titoli nominativi a debito dello Stato, delle Provincie e dei Comuni.

Intendimento del Governo è quello di trovare i modi più acconci per rendere possibile l'esecuzione della citata legge sulla costruzione delle ferrovie complementari, agevolando la via agli appaltatori per provvedersi dei ragguardevoli capitali che devono anticipare per molti anni allo Stato.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Alle ore 10 ant. del 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ascoli-Piceno si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra i chilometri 18 e 27 + 900, della lunghezza di m. 9,000 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche e l'armamento), per la presunta somma di L. 986,100.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 16 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 49,000, ed in L. 98,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie complementari. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 104,227.20, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi l'8 febbraio p. p., per l'appalto della provvista di quintali 736,470 di chiavarde con rosette e quintali 2145 660 di ramponi occorrenti all'armamento di varii tronchi delle ferrovie complementari del Regno, si procederà, alle ore 10 ant. del 28 corr., presso il suddetto Ministero, al definitivo deliberamento dell'impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 99,015.84, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

Il suddetto materiale dovrà essere consegnato a Lollino, Colico, Foggia e Giulianova entro 4 mesi dalla stipulazione del contratto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 5,850, ed in L. 11,700 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Il Consiglio provinciale di Roma, nella seduta serale del 7 corr., sulla relazione del cons. Campello, e dopo breve discussione, fece adesione alla costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina con un ordine del giorno, nel quale, tra gli altri considerando, vi è quello che parte integrante di detta ferrovia debba essere il tronco Baschi-Viterbo-Roma, per cui la linea sarebbe di percorso ancor più breve ed interamente costruita su sede propria.

Ferrovia Fano-Santa Barbara — Con R. Decreto del 4 corrente è stata approvata la Convenzione stipulata il 31 gennaio del corrente anno fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il sig. conte Lattanzi, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Fano a Santa Barbara ad un Consorzio dei Comuni interessati. La ferrovia, di che trattasi, ha la lunghezza di chilometri 38, e la relativa spesa complessiva è preventivata in L. 1,980,000. Il concorso dello Stato nella costruzione della ferrovia medesima rileva, a tenore dell'articolo 11 della legge 29 luglio 1879, a L. 1,900,000, e L. 790,000 restano a carico degli Enti morali interessati.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Leggesi nel *Corr. Merc* del 12:

Ieri, nel palazzo provinciale, si riuniva l'annunziata assemblea dei rappresentanti dei Comuni e Provincie interessati per promuovere la costruzione della ferrovia Genova-Borgotaro-Parma, colle diramazioni per Chiavari e per Spezia per la valle del Varo, conforme al progetto dell'ingegnere Carlo Navone. La maggior parte degli enti morali invitati hanno fatto adesione, e si sono fatti rappresentare: il Municipio di Genova nella persona dell'ing. comm. Parodi; la Provincia di Genova dai consiglieri provinciali ingegnere Carlo Navone e dottore Gio. Batta Segale; quella di Parma del dottore Mariotti; la nostra Camera di commercio dal comm. Millo. Erano presenti, oltre le rappresentanze ufficiali e le delegazioni, altri deputati e consiglieri provinciali.

Presiedeva il presidente del Comitato provvisorio professore G. Garibaldi.

L'assemblea, costituitasi in Comitato promotore, nominò per acclamazione il Consiglio direttivo nelle persone:

Deputato barone Andrea Podestà, presidente.

E membri del Consiglio stesso: l'on. ing. Parodi; l'on. Luigi Emanuele Farina; il comm. Millo, presidente della Camera di commercio; l'ing. Carlo Navone, e segretario l'avv. Nicola Arata.

Indi l'assemblea, dopo discussione in merito all'oggetto della convocazione, deliberava ad unanimità:

« 1. Di emettere un voto al Governo perchè la ferrovia Genova-Borgotaro per Monte Penna, secondo il progetto Navone, venga compresa fra quelle di quarta categoria, e, come tale, sussidiata a termini di legge, per essere costrutta dall'industria privata; od altrimenti si promuova l'approvazione di uno speciale progetto di legge, perchè la ferrovia sia costrutta per conto diretto dello Stato e col concorso delle Provincie interessate.

2. Emettere un voto alle Provincie interessate perchè vogliano deliberare e far procedere sollecitamente alla formazione del progetto d'arte definitivo.

3. Incaricare il Consiglio direttivo di compilare tutti gli incombenti, procedere a tutti gli atti e fare tutte le pratiche che si ravviserebbero utili ed opportune per raggiungere più sollecitamente il desiderato scopo.

4. Raccomandare al detto Consiglio la riconvocazione del Comitato pel giorno 10 p. v. giugno, onde informarlo dell'andamento della pratica, e per ogni altro incombente che sarà del caso, anche avuto riguardo al desiderio espresso da molti rappresentanti dei Comuni interessati.

5. Raccomandare ai deputati e senatori delle provincie interessate di fare presso il Governo quegli uffizii che potranno tornare utili al conseguimento dello scopo ».

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'8 corrente, la Deputazione provinciale di Brescia ha deliberato di proporre al Consiglio, che si adunerà il 19 corr., l'adozione del tracciato Piadena-Bagnolo-Brescia, a preferenza della linea del Chiese.

Tale deliberazione fu presa con voti cinque contro due ed uno astenuto.

Tramways di Padova. — Scrivono da Padova, 7, alla *Perseveranza*:

La città di Padova e la sua provincia sono fino ad ora restate assolutamente prive di *tramways*, così a cavalli come a vapore, e molti paesi circonvicini, soprattutto dalla parte dei Colli Euganei, sono da pochissimi anni messi in rapporti quotidiani col capoluogo mercè una adamitica diligenza. Onde riparare ad un tale stato di cose, e mettere tutti i centri minori in quei rapidi e costanti rapporti, tanto fra di loro quanto colla città, che esige il crescente sviluppo del commercio e dei bisogni locali, si stanno, da oltre sei mesi, facendo studii dalla Società Veneta di costruzioni per una rete di *tramways*, che allaccerebbe ed abbraccerebbe l'intera provincia.

Frattanto, sia per fare riuscire più completa questa rete provinciale di ferrovie economiche, sia per soddisfare agli stessi bisogni della città e del Comune esterno, si è costituita qui una Società per un *tramway* a cavalli, che attraversi e colleghi fra loro le varie arterie principali della città e la Stazione della ferrovia col punto più importante del Comune esterno.

Le Azioni della Società sono già interamente sottoscritte, la concessione sta per essere ottenuta, ed i lavori cominceranno sulla fine del mese venturo, per essere compiuti, a quanto pare, prima della grande fiera annuale, che ricorre nel giugno, il giorno consacrato a Sant'Antonio.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che col giorno 16 del corrente mese entrerà in vigore il 3° Supplemento alla tariffa italo-svizzera, il quale contiene alcune nuove tariffe speciali pei trasporti a piccola velocità, di marmo, vini, sommaco e formaggi, nonchè una tabella di rettificazioni agli attuali prezzi di trasporto.

Detto Supplemento è vendibile al pubblico, al prezzo di L. 0.10 per cadaun esemplare, nelle Stazioni della rete ammesse al servizio diretto.

— La stessa Direzione avverte il pubblico, per opportuna norma, che le merci lunghe più di 6 metri, caricate sopra un vagone a 4 assi di lunghezza e portata eccezionale, in servizio interno, cumulativo od internazionale, sono da considerarsi, pel percorso sulle ferrovie italiane, come se fossero caricate su due vagoni ordinarii congiunti, della portata cadauno di 10 tonnellate.

In servizio colle Ferrovie Parigi, Lione al Mediterraneo, tali trasporti avranno luogo solo da ferrovia a ferrovia in porto assegnato; se per altro fossero eseguiti in base alla tariffa comune N. 401 P. V., essi saranno carteggiati in servizio diretto italo-francese, ma ogni vagone a 4 assi, pel percorso italiano, verrà considerato e tassato come due vagoni congiunti, sotto l'osservanza del disposto dall'articolo VI della tariffa speciale comune medesima.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 9:

I lamenti e le apprensioni, che si esprimevano prima dell'apertura della linea circa alla ventilazione di alcune gallerie della ferrovia del Gottardo, non si sono più rinnovati dopo l'esercizio della linea stessa, per cui è d'uopo dedurne ch'erano allora senza fondamento. Il sig. ing. Troutweiller, studiando la quistione del fumo nelle gallerie, dice però che, quantunque i timori espressi prima dell'apertura della ferrovia del Gottardo non siansi verificati in tutta la loro esagerata estensione, pure si presentano ancora degli inconvenienti, che recano non poca noia, specialmente al personale di servizio dei convogli che passano per i tunnels, il quale è costretto nella maggior parte a tenersi allo scoperto, tal fiata su posti in alto. Ora, un lungo convoglio ha bisogno di due locomotive per superare le pendenze del 25 0[00], e queste locomotive lasciano dietro di sè, nei tunnels, un gran volume di denso fumo. Si aggiunga che non è raro di trovare le gallerie già invase dal fumo di precedenti convogli da poco passati.

Ne avviene che, se la temperatura nel tunnel è alquanto bassa, il fumo sale e si ammassa alla vôlta, ed allora il personale, posto negli alti casotti di certe vetture (p. e. le italiane), ha a soffrire assai le molestie del fumo nel gran tunnel del Gottardo e nei tunnels più importanti della linea. Invece, se l'aria nella galleria è calda, i gas pesanti si spandono per tutto il profilo del tunnel, ed allora tutti devono soffrirne. È allora che il fumo si fa strada per tutte le aperture delle vetture, e reca incomodo, non più soltanto al personale di servizio, ma anche ai passeggieri. È quindi raccomandabile, a scanso d'inconvenienti, di sempre chiudere le finestre all'ingresso delle gallerie.

Per ciò che riguarda specialmente il gran tunnel, la sua ventilazione si presentò in favorevole modo, e finora i lamenti che si sollevarono sono pochi. Ciò dipende certamente e principalmente dalle favorevoli circostanze di costruzione, in cui si trova rispetto ad altri lunghi tunnels. La pendenza media del tunnel del Gottardo è dell'1 0[00], mentre in quello del Moncenisio raggiunge l'11 0[00]. È chiaro che la pendenza essendo minore, la ventilazione si ristabilisce più facilmente, la corrente d'aria trovando minor contrasto a sgombrare il tunnel dal fumo, quanto più orizzontale è il livello della via. Inoltre il tunnel del Gottardo si trova in condizioni tali di situazione, che, anche qualora si fosse stati obbligati di fare un tunnel alpino lungo venti chilometri, la ventilazione si sarebbe potuta ottenere ancora, senza bisogno di impiegare mezzi meccanici, la cui applicazione, del resto, sarebbe stata facilissima colle forze d'acqua disponibili.

Ferrovie svizzere. — Il 5 corr. il Consiglio federale condusse a termine la discussione del messaggio e delle proposte concernenti il riscatto delle Strade ferrate svizzere. Venne risolto di proporre all'Assemblea federale di non entrare per ora in discussione sulla quistione del riscatto,

Invece sarà proposta una legge federale concernente la sorveglianza sulla contabilità delle Società ferroviarie, la quale conterrà precise prescrizioni sul conto di costruzione, sui bilanci annuali, sulla distribuzione dei dividendi, ecc. I bilanci annuali dovranno essere sottoposti al Consiglio federale per l'approvazione, senza della quale non potrà effettuarsi alcun dividendo.

Tunnel della Manica. — Nella seduta del 5 corr., il sig. Chamberlain, presidente del *Board of trade* (Ufficio del commercio), rispondendo al sig. James, spiegò che al 1° gennaio le gallerie del tunnel della Manica, a Sangatte, raggiungevano una lunghezza di 1,267 metri, ma che questi lavori, allontanandosi dalla costa, seguono una linea obliqua, per cui non arrivavano ancora, a quella data, ad una distanza di 350 m. Aggiunse che, se la Compagnia francese non arrivava a conchiudere, prima del 2 agosto prossimo, un accordo per il compimento dei lavoro colla Compagnia inglese, autorizzata a questo scopo dal suo Governo, i poteri della Compagnia francese spireranno, e non potranno essere rinnovati che in virtù di una nuova legge delle Camere francesi.

Ferrovie spagnuole. — Si ha da Madrid, 5, che, malgrado l'opinione favorevole dei rappresentanti Catalani ed Aragonesi, il maresciallo Campos, ministro della guerra, ha dichiarato ieri al Senato che, come membro del Governo e come patriotta, si opponeva alla costruzione della strada ferrata dei Pirenei per Naguera, Pallaces, verso la valle d'Oron. Il maresciallo Campos aggiunse che non acconsentirebbe mai a lasciar aprire una breccia al confine.

Notizie Diverse

Bonificamento dell' Agro Romano — Il Consiglio provinciale di Roma, nella seduta del 7 corrente, prese a discutere sul bonificamento dell' Agro romano. Il relatore Tucci svolse brevemente le conclusioni espresse nella elaborata relazione a stampe della Commissione, di cui facevano parte anche i consiglieri Ramelli, Tittoni e Ferraioli. Il consigliere Ferrero mosse alcuni appunti alle proposte della Commissione, ed il consigliere Ferri ne combattè le principali; ma non insistettero, in seguito ai discorsi dei consiglieri Tittoni e Bompiani, che le difesero con molta efficacia.

Eccone il tenore:

« 1. Che venga al più presto cominciato e proseguito il bonificamento idraulico, secondo la legge 11 dicembre 1878.

« 2. Che nella legge per le bonifiche agrarie venga dichiarato che queste dovranno cominciare quando le idrauliche siano compiute.

« 3. Che venga più chiaramente determinato che per bonifica obbligatoria si abbia ad intendere soltanto quella che è richiesta dall' interesse igienico generale.

« 4. Che, qualora il proprietario non volesse o non potesse eseguire le bonifiche per proprio conto, siagli lasciata facoltà di scegliere, fra l' esecuzione d' Ufficio col rimborso rateale in venti anni, e la cessione del fondo a prezzo di stima.

« 5 Che venga soppresso l'articolo riguardante il pascolo brado dei bovini.

« 6. Che venga provveduto al modo di regolare i rapporti tra proprietario ed affittuario per l' esecuzione della legge.

« 7. Che sia avvisato ad un più largo sistema di facilitazioni, di premii ed incoraggiamenti, non solo per i proprietarii della zona intorno a Roma, ma per quelli ancora di tutto l' Agro Romano ».

Queste proposte furono votate dal Consiglio una per una; e fu pure approvato all' unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal cons. Ferrero ed accettato dalla Commissione:

« Il Consiglio provinciale di Roma, facendo plauso alla nobile iniziativa presa dal Governo colla proposta di legge pel bonificamento dell' Agro Romano, fa voti perchè il Parlamento, nella discussione di questa legge, vi apporti quelle modificazioni che la Commissione provinciale ha opportunamente suggerito, le quali, pur garantendo il miglioramento igienico, assicurano che nessun interesse verrà ingiustamente leso ».

Industria metallurgica. — Si ha da Roma che tutti gl' intelligenti, i quali hanno visitato i campioni del minerale di ferro recentemente scoperto alla Mongiana nelle miniere dell'ex deputato Fazzari, ed esposti in una stanza attigua alla Camera dei deputati per ordine del Governo, sono rimasti ammirati nel constatare l'eccellenza di questa materia prima, dalla quale potranno trarre immenso profitto le industrie metallurgiche del nostro paese.

I minerali anzidetti furono obbietto di speciale esame anche da parte di ufficiali di terra e di mare.

Esposizione generale italiana in Torino nel 1884. — L' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia intende concorrere all' Esposizione suddetta, in cui figureranno più specialmente i seguenti Servizii:

1° Quello della Trazione e del materiale. — Esso esporrà: due locomotive di tipo nuovo studiato dagli ingegneri del materiale e costruite nelle officine dell' Amministrazione. Tre carrozze del tipo intercomunicante per i treni celeri. In esse vi ha un corridoio longitudinale laterale (che può essere con o senza pareti verticali), il quale serve a rendere indipendenti l'uno dall'altro gli scompartimenti traversali.

Due carrozze sul tipo americano con passaggio centrale sul tipo di quelle già messe in servizio in certi treni economici d'esperimento.

Una grue mobile — Una caldaia completa da locomotive — Diversi attrezzi — Fotografie — Litografie — Memorie stampate.

2° Quello della Manutenzione e lavori:

Una grue fissa senza fondazioni speciali, studiata dagli ingegneri dell'Amministrazione. Essa ha un sistema di ingranaggio ed un apparecchio di sicurezza inventati da un ingegnere di quel Servizio — Uno scambio di triplo — Disegni — Memorie stampate — Fotografie — Litografie.

3° Il Servizio dei telegrafi: Alcune esperienze per la trasmissione della forza per mezzo dell'elettricità — Apparecchi diversi di elettricità applicata ai telegrafi — Il Blok-System del prof. Ceradini, che si applicò in una delle linee litorali Liguri.

Costruzioni navali italiane. — Le LL. MM. il Re e la Regina col Principe di Napoli assisteranno in Livorno al varo della nuova corazzata *Lepanto*, fissato pel giorno 17 corr., nelle ore antimeridiane.

S. M. la Regina sarà la *madrina* della nave.

Sappiamo che la Direzione delle Ferrovie Romane ordinerà per questa festa due o tre treni straordinarii a prezzi ridotti.

Nel cantiere dei fratelli Orlando sono state costruite vastissime tribune, capaci di circa duemila spettatori, oltre quelle riservate alle LL. MM. e Real Corte.

Canali per irrigazione — L'*Araldo*, del 12, scrive: Sappiamo che tra l' Amministrazione dei Canali Cavour e le Case Busca di Milano e Cavallini di Mede, in provincia di Pavia, è stato conchiuso il contratto per l'acquisto, da parte del Demanio, dei canali di irrigazione denominati Busca e Biraga, di proprietà delle indicate due famiglie. Coll'acquisto dei predetti due canali si potrà dare una molta maggiore estensione all' irrigazione nella provincia di Novara, sottraendo nello stesso tempo gli utenti dell'acqua da oneri, che erano per essi troppo gravi e spesse volte anche ingiusti.

Lavori edilizii in Milano. — Il *Sole* dice che l'assessore Labus ha l'altrieri firmato, in rappresentanza del Sindaco, una Convenzione col senatore Allievi, presidente della Società Fondiaria Milanese, relativa al grande progetto Moraini pei nuovi quartieri in Piazza d' Armi. La Società Fondiaria ha eseguito un deposito preliminare di L. 500,000.

Tale Convenzione dovrà poi essere sottoposta al Consiglio comunale.

Biglietti bancarii. — La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° stesso mese, controfirmato dai ministri Berti, Magliani e Zanardelli:

« *Art* 1. Gli Istituti di emissione sono autorizzati ad emettere, nei limiti della circolazione di ciascuno, numero due milioni di biglietti propri del taglio da L. 25, per la somma complessiva di cinquanta milioni di lire, ripartiti nel seguente modo:

Banca Nazionale nel Regno	N. 800,000	per	L. 20,000,000
Banco di Napoli	» 400,000	»	10,000,000
Banca Romana	» 280,000	»	7,000,000
Banca Nazionale Toscana	» 280,000	»	7,000,000
Banco di Sicilie	» 160,000	»	4,000,009
Banca Toscana di Credito	» 80,000	»	2,000,000
	N. 2,000,000		L. 50,000,000

« *Art* 2. Con successivi nostri Decreti saranno approvati e resi di pubblica ragione i segni ed i distintivi caratteristici dei biglietti propri degli Istituti di emissione del taglio da L. 25, di cui all'articolo precedente

Biglietti di Stato. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il seguente decreto del 1° mese stesso del Ministro del tesoro:

« Veduta la legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª), che provvede per l'abolizione del corso forzoso;

« Veduto il Regolamento approvato con R. Decreto 16 giugno 1881, n. 253 (serie 3ª);

« Veduto il R. Decreto 17 dicembre 1882, n. 1134 (serie 3ª), col quale furono pubblicati i distintivi ed i segni caratteristici dei biglietti di nuova forma (*di Stato*) da lire *cinque*, da emettersi in sostituzione di quelli consorziali e già consorziali, a termini e per gli effetti dell' articolo 8 della legge 7 aprile 1881 sopra menzionata;

« Veduto il R. Decreto 1° marzo 1883, n. 1218 (serie 3ª), con cui fu determinato in *cento milioni* di lire l'ammontare dei biglietti di Stato da lire *cinque*; (*Vedi più sopra*).

« Sentita la Commissione permanente instituita con l'articolo 24 della prementovata legge 7 aprile 1881;

« Di accordo col Ministro di agricoltura, industria e commercio,

« Determina:

« I biglietti di Stato da lire *cinque*, che l' Amministrazione del tesoro dovrà emettere per l' ammontare di *cento milioni* di lire, giusta il R. Decreto 1° marzo 1883, n. 1218 (serie 3ª), e per gli effetti dell' articolo 8 della legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª), saranno in numero di *venti milioni*, divisi in 200 serie, distinte coi numeri da 1 a 200 inclusive, e ciascuna serie sarà composta di numero 100,000 biglietti, numerati da 1 a 100,000 ».

Ufficii telegrafici. — Il 2 corrente in Subbiano (prov. di Arezzo), e l'8 corr. in Ceneselli (prov. di Rovigo) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Onorificenza. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 corrente annuncia che S. M. il Re, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, si è compiaciuto concedere, con decreto del 21 gennaio u. s., la *Medaglia d' argento* al valor civile al signor Edoardo Doux, capozezione della Trazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per gli atti di coraggio compiuti nei giorni 16, 17, 18, 19 e 20 settembre 1882, in Verona, inondata dalle acque dell'Adige, ponendo più volte in pericolo la propria vita per la salvezza altrui.

Decesso — Dopo pochi giorni di malattia, è morto testè in Roma l'architetto comm. Francesco Fontana, da poco creato architetto dei Palazzi Apostolici. Valentissimo nell'arte sua, lascia, tra le migliori opere, il coro della chiesa di S. Crisogono ed il palazzo Odescalchi ai Prati di Castello.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero mercato degno di nota nella scorsa settimana, e ci dispensiamo quindi dal registrarne i prezzi, che furono quelli della settimana precedente, e i più di essi nominali.

CONVOCAZIONI

Società anonima della tramvia Como-Fino-Saronno-Fino San Pietro Martire in Saronno — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Saronno (Stazione), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sull'esercizio 1882, per approvazione del bilancio e dividendo, per modificazioni allo statuto sociale e provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, per comunicazioni circa gli accordi coi proponenti della linea Novara-Busto Saronno, e per la nomina di consiglieri.

Società degli alti Forni e Fonderia di Terni. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Terni, sede sociale, per la relazione del Direttore gerente sull' esercizio 1882, e per approvazione del bilancio.

Società anonima della strada ferrata da Torreberretti al Gravellone presso Pavia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione dei conti del 1882, per provvedimenti amministrativi in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Firenze come sopra, per la trattazione degli stessi oggetti sovraindicati.

Società generale delle Torbiere Italiane. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Torino, sede sociale (via Ospedale, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione ed approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 31 corr. in Roma, sede sociale (via del Corso, 374), per la relazione del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio consuntivo 1882 e preventivo 1883, e deliberazioni sul dividendo, per provvedimenti in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società italiana per condotte d' acqua. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 5 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via Torre Argentina, 76), per la relazione del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio sociale, per provvedimenti amministrativi in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

VERSAMENTI

Società carbonifera Austro-Italiana di Monte Promina. — Gli azionisti sono invitati a fare il versamento di L. 10 per Azione, entro il prossimo mese di aprile, presso la Banca di Torino.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizii. — Dal 1° aprile p. v. si pagherà agli azionisti la cedola interessi pel 2° semestre 1882 in L. 6.25 per Azione, presso la sede sociale in Roma (via del Grillo, 17).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 20 corr., presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria con relativa strada d'accesso presso la Barcarola di Val d'Astico, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pettineo (provincia di Messina), si terrà un'asta per l'appalto delle opere di completamento della strada obbligatoria Pettineo alla provinciale Palermo-Messina, per il presunto importo di lire 46.696.81. Deposito cauzionale L. 2,000 valuta legale.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale dei due Principati, della lunghezza di chil. 14.840, per l'annuo canone di L. 9,048.83. Manutenzione decorribile dalla consegna. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Bari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della triennale manutenzione (1883-85) delle opere d'arte del porto di Bari, per l'annua somma di L. 22,690. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 7,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie da S. Gio. in Fiore a Cariati, compreso fra la Serra Ammarrata e la comunale Campana-Bocchigliero presso Campana, della lunghezza di metri 13,073.32, in diminuzione dell'importo di L. 195,575.04, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro tre anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un' asta per l' appalto della sessennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1888) del tronco della strada nazionale dell'Umbria, compreso fra il piazzale della Stazione di Sassa Tornimparte ed il confine colla provincia di Perugia, della lunghezza di m. 45,286, per il presunto importo di L. 24,080. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 28 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte a travata metallica, con fondazioni pneumatiche, sul fiume Simeto, al paese di Primosole, lungo la strada provinciale da Catania a Caltagirone, per l'importo di L. 494,100. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 25,000, cauzione definitiva L. 50,000, ambidue come sopra.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una caserma pel Distretto militare in Frosinone, in diminuzione dell'importo di L. 171,902 50, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 19,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la suddetta Direzione, si terrà una second'asta (deserta la prima), per l'appalto della costruzione di un Panificio militare e di una tettoia presso la piazza Guglielmo Pepe in Roma, per l'importo di L. 800,000. Lavori da eseguire entro 550 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 30,000 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,593.—	471,587.35	296.04
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.—	408,092.65	265.17
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 54.—	+ 63,494.70	— 30,87
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,587.69	3,057,554.10	1,925.79
Introiti corrisp. nel 1882	1,471.29	2,922,779.66	1,986.54
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+116.40	+ 134,774.44	— 60.75

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	254,021.74	189.85
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	227,194.11	171 60
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 26,827.63	+ 18.25
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	1,602,223.38	1,197.48
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324.—	1,461,874.43	1,104.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 140,348.95	+ 93.35

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1883
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,539,69	7,790,89	6,950,63
Piccola Velocità	6,030,61	274,61	4,984,02
Totali . . .	28,570,30	8,065.50	11,934,65

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	1,047,297.81	31,046.90
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	942,576.75	25,583.02
Differenza (in più . . .	5	104,721.06	5,463.88
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all' 18 9.bre 1882.	1,684.344	32,712,213.24	19,421.33
Periodo corr. 1881	1,681.000	32,171,826.10	19,138.50
Aumento	3,344	540,387.14	282.83
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di ottobre 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	10,702.94	49,173.73	6,386.24	66,262.91
Bagagli e cani . .	160.38	934.82	165.19	1,260.39
Merci a grande vel.	1,154.46	8,227.35	487 59	9,869.40
Merci a piccola vel.	13,544.76	52,833.78	3,502.70	69,881.24
Introiti diversi . . .	394.03	940.40	352.16	1,686.59
Totale . . .	25,956 57	112,110 08	10,893 88	148,960.53

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla esecuzione della prima serie dei lavori per l'impianto del binario e Stazione di Trastevere in Roma, apre una gara a schede segrete fra coloro, che volessero concorrere all' accollo di tali lavori.

Il Capitolato d'appalto e serie dei prezzi, registrato a Firenze il 15 Febbraio 1883 al N. 658 ed al quale sono unite N. 12 tavole di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell' Ingegnere Capo del Servizio del Mantenimento in Firenze (Porta al Prato, palazzo già dell' Esposizione) ed in quello dell' Ingegnere Ispettore Capo della 3ª Sezione in Roma (Stazione di Termini).

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Gestore di Roma, a titolo di cauzione provvisoria la somma di Lire *Ventimila* in denaro o in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della già cessata Società delle Strade Ferrate Romane direttamente garantiti dallo Stato, quali cartelle o titoli saranno valutati al corso di Borsa del giorno in cui sarà effettuato il deposito.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale a Firenze la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto non più tardi delle ore 12 mediane del giorno 28 Marzo corrente.

Dovrà esssere unito all' offerta un certificato di idoneità di data recente, rilasciato da un Ingegnere Capo di una Società Ferroviaria o del Genio Civile o Militare.

La busta sigillata contenente l'offerta, e il certificato, dovrà oltre la firma del concorrente, portare l' indicazione esterna:

Offerta per la esecuzione della prima serie dei lavori per la Stazione di Trastevere.

L' Amministrazione oltre al dichiarare che non verrà posto mano ai lavori finchè non sia eseguita l' espropriazione amichevole o coatta dei terreni, si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quando anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi, e si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L' apertura delle offerte, alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione il giorno 28 corrente a ore 1 pom.

L' aggiudicazione sarà fatta in seguito e i concorrenti, l' offerta dei quali non sarà stata accettata, ne riceveranno avviso pel ritiro della cauzione provvisoria.

Firenze, 5 marzo 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALBOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore
DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA),
dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

INDUSTRIA CARINTIANA
IN LEGNAMI
VILLACO (Austria)

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore **Produzione speciale a misura obbligata per impresse tr.** - Specialità in fabbricazione di **pavimenti** e **vanvellati, tettoie** e **oggetti** di legno per **ferrovie** e **tramways**.

Prezzi e ragguagli a richiesta.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3
COURTIAL E C.IA
(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE di SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche
MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dan, ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 21 Marzo 1883. N. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L.	20	11	6
Per l'Estero	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

LE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

nel 1881

(Continuaz. e fine — V. n. 11).

Dopo il Capitolo V (*Consulenza legale*), che tratta delle 81 cause sostenute dall'Amministrazione durante il 1881 (delle quali 46 erano già pendenti al 1° gennaio 1881, ed altre 35 sopraggiunsero durante l'anno, e di cui 15 furono attive e 66 passive, venendone definite 25, cioè 8 con sentenza favorevole, 1 con sentenza sfavorevole, e 16 con transazione, laonde ne rimanevano tuttora pendenti 56 al 31 dicembre); e dopo il Capitolo VI (*Personale*), che tratta degli esami per l'ammissione di nuovi impiegati necessarii all'Amministrazione, in seguito al concorso speciale aperto nel 1880 e tenutosi nel 1881 (cioè esaminati 5087, dei quali 3478 dichiarati idonei), si passa al Capitolo VII (*Prodotti e spese d'esercizio*), che merita più particolare considerazione.

La Relazione dice che l'esercizio del 1881 segnò un nuovo progresso dell'industria ferroviaria, e confermò il pronostico del florido avvenire che le è riservato.

Infatti, i *prodotti* lordi, compresa la navigazione del Garda ed il tratto dal confine a Modane esercitato per conto della della Società Parigi-Lione-Mediterraneo, ascesero a lire 118,316,580.14, mentre nel 1880 non ascendevano che a L. 111,297,064.22; per cui si ebbe nel 1881 un aumento di L. 7,019,515.92, corrispondente a L. 1,970 per chilometro in esercizio ed a L. 0.08 per chilom. percorso.

Il suddetto prodotto era così composto:

		1881		1880
Viaggiatori	L.	43,819,024.44	L.	41,739,871.15
Trasporti a G. V. . .	»	12,877,033.34	»	12,805,486.88
» a P. V. . .	»	57,041,531.47	»	53,973,238.61
Prodotti diversi . .	»	4,578,990 89	»	2.778,467.58
Totali	L.	118.316,580.14	L.	111,297,064.22

Com'è noto, l'Amministrazione, assumendo l'esercizio al 1° luglio 1878, ha ricevuto in consegna tutte le scorte di materiali, materie ed oggetti di consumo, che in quel giorno esistevano nei magazzini sociali, e rappresentanti un valore capitale di circa 18 milioni. L'apprezzamento di tali scorte, che dovevasi fare a termini della Convenzione di Basilea, essendo un'operazione assai laboriosa; e d'altra parte, essendo indispensabile di tenere esatto conto giornaliero dei consumi effettivi che si andavano facendo successivamente, fu adottato il partito di applicare temporaneamente ai consumi stessi i prezzi normali risultanti dai conti correnti del magazzino sociale, salvi i compensi definitivi per l'esercizio.

Ultimate poi nel 1881 le perizie di cui trattasi, si liquidarono eziandio i compensi dovuti all'esercizio per le scorte consunte nella somma di L. 2,559,711.42, la quale, rappresentando un aumento del reddito netto degli esercizii già chiusi, fu considerata come una sopravvenienza attiva dell'anno, e registrata quindi fra i prodotti indiretti.

Laonde, ricostituendo i prodotti d'esclusiva spettanza del 1881, essi si riducono alle cifre seguenti:

Viaggiatori	L.	43,819,024.44
Trasporti a grande velocità	»	12,877,033.34
» a piccola velocità	»	57,011,561.47
Prodotti diversi	»	2,019,279.47
Totale	L.	115,756,868.72

corrispondente ad un aumento di L. 4,459,804.50, cioè del 4 per 0/0.

Le *spese* a carico dell'esercizio del 1881, tenuto conto della navigazione del Garda e del tratto dal confine a Modane per conto della Società P. L. M., ascesero complessivamente a L. 77,932,204.62; mentre nel 1880 ascendevano a L. 71,216,378.89,89, e quindi con un aumento pel 1881 di L. 6,715,825.73, cioè di L. 1,887 per chilometro in esercizio, e L. 0.15 per chil. percorso.

Però il semplice confronto delle spese registrate nel biennio non può fornire un concetto attendibile, trovandosi accumulate con quelle vere dell'esercizio molte altre spese d'importanza affatto variabile da un anno all'altro, e che per la loro natura non dovrebbero stare a carico dell'esercizio, durante il quale si effettuano, ma dovrebbero essere ammortizzate, se le condizioni precarie dell'Amministrazione lo permettessero. Tali sono p. es. le spese dei rifacimenti di binario, gli acquisti di materiale mobile, i miglioramenti ed ampliamenti delle linee; ecc.

Affinchè il confronto possa stabilirsi sopra elementi omogenei, bisogna sceverare anzitutto le spese ordinarie veramente attribuibili all'esercizio da quelle straordinarie ed occasionali, cioè come segue:

	1881	1880
	—	—
Spese strettamente attribuibili all'esercizio .	L. 72,153,778.09	L. 69,507,180.33
Migliorie, straordinaria manutenzione, e rinnovamento del materiale .	» 5,778,426.53	» 1,709,198.56
Totali	L. 77,932,204.62	L. 71,216,378.89

e portando l'esame sulle sole spese normali di esercizio del biennio, esse trovansi così ripartite:

	1881	1880
	—	—
Spese generali d'ammin.	L. 4,578,776.13	L. 4,090,889.32
Servizio Manuten. e lavori	» 12,745,812.45	» 12,748,258.80
» Trazione e mater.	» 25,389,241.17	» 24,098,660.63
» Traffico . . .	» 24,330,292.23	» 23,967,329.02
Corrispettivi a Società private	» 5,109,656.11	» 4,602,042.56
Totali	L. 72,153,778.09	L. 69,507,180.33

ossia un aumento assoluto di L. 2,646,597.76, cioè del 3.81 per 0[0].

Le spese generali d'amministrazione aumentarono di lire 487,886.81, cioè dell'11.92 per 0[0], specialmente a causa dell'aumento materiale di lavoro, che rese indispensabile l'opera sussidiaria d'impiegati fuori pianta. Tra i lavori straordinarii si notano: la liquidazione degl'interessi passivi in base alla Convenzione d'esercizio 24 settembre 1881 colla Società per la strada ferrata da Mantova a Modena con effetto retroattivo al 1° luglio 1878; la compilazione dei libretti delle nuove distanze e delle tariffe pei viaggiatori; ed i conti mensuali e giudiziali arretrati, dietro le nuove prescrizioni della Corte dei conti.

La diminuzione di L. 2,246.35 nel Servizio della manutenzione dipende dalla diminuzione delle spese variabili, in seguito alle miti condizioni dell'invernata 1880-81, che non richiesero gl'importanti ricarichi di ghiaia eseguiti nel 1880 pei geli eccezionali dell'inverno precedente.

Circa l'aumento di L. 1,290,580.54 nel Servizio della trazione, si osserva che, eliminando dal confronto il concorso e la spesa dei treni economici, pei quali non esiste alcuna omogeneità di condizioni, risultano per le altre percorrenze del 1881 chil. 19,733,208, colla spesa assoluta di L. 25,162,384.50 e chilometrica di L. 1,2751289; mentre nel 1880 erano chil. 18,838,112, colla spesa assoluta di L. 23,973,303.53 e chilometrica di L. 1,2725959.

È quindi dimostrato che, indipendentemente dalla spesa occorsa nel 1881 per il maggior percorso di chil. 152,826 di treni economici, l'aumento di spesa pel servizio ordinario è dovuto esclusivamente al maggior percorso di di chil. 895,096 $\times$ 1,2725059 = L. 1,139,095.50; giacchè l'aumento nel costo chilometrico di 0,0025330 $\times$ 1,973208 = L. 49,984.22 è così esiguo, di fronte ad un complesso di 25 milioni, da non meritare particolare menzione.

Quanto all'aumento di L. 362,963.21 nel Servizio del traffico, tutti i cespiti, che concorrono a formare tale spesa, subirono in giusta proporzione quel maggiore aggravio che rappresenta il correspettivo del maggior lavoro; ad eccezione della spesa per il nolo dei veicoli, la quale trovasi invece considerevolmente ridotta nel 1881 (da L. 965,855.99 a L. 548,741.67), per effetto del nuovo materiale entrato in servizio durante l'anno, e che permise di restituire in varie riprese alla Società di Buda-Pest i veicoli di sua proprietà.

L'aumento di L 507,613 55 per corrispettivi pagati a Società private dipende specialmente dalle liquidazioni retroattive al 1878, eseguite in forza delle Convenzioni e sentenze intervenute colle Società Mantova-Modena e Mantova-Cremona. —

Riepilogando i prodotti e le spese esclusivamente attribuiti all'esercizio del biennio, si hanno i seguenti risultati:

	1881	1880
	—	—
Prodotti lordi . . .	L. 115,756,868.72	L. 111,297,064.22
Spese d'esercizio, generali, ecc. . . .	» 72,153,778.09	» 69,507,180.33
Prodotti netti	L. 43,603,090.63	L. 41,789,883.89

ossia un aumento assoluto di L. 4,450,804.50 e chilometrico di L. 1,239 nei prodotti lordi, un aumento assoluto di L. 2,646,597.76 e chilometrico di L. 735 nelle spese di esercizio; e quindi un aumento assoluto di L. 1,813,206.74 e chilometrico di L. 504 nel totale prodotto netto.

Ora, passando a confrontare tali risultati col bilancio di previsione, si hanno le cifre seguenti:

	Prodotti lordi	*Spese*	*Prodotti netti*
Bilancio preventivo di competenza	L. 114,000,000.—	L. 74,902,500.—	L. 39,097,500.—
Bilancio consuntivo ufficiale (compresa la parte straordinaria	» 118,316,580.14	» 77,932,204.62	» 40,384,375.52
Aumento del consuntivo . L.	4,316,580.14	L. 3,029,704.62	L. 1,286.875.52

Se tale confronto offre una rilevante esuberanza di spesa, questa non può ascriversi che alla manifesta insufficienza delle cifre del bilancio di previsione. —

I versamenti eseguiti, durante il 1881, alla R. Tesoreria, da valere sui prodotti netti dell'esercizio, ascesero a lire 29,000,000, e la loro imputazione all'esercizio 1882 od a quello precedente, varia di necessità secondo si tratta dell'uno o dell'altro dei due bilanci consuntivi. Infatti, il versamento di L. 29,000,000 deve imputarsi per L. 11,995,161.01 pel 1880 e per L. 17,604,838.90 pel 1881; e quindi, sul prodotto netto dell'anno in L. 40,384,375.52, rimanevano da versare L. 22,779,536 53 imputabili sull'esercizio 1882.

Da un prospetto cumulatvo pegli anni 1878 (2° semestre), 1879, 1880 e 1881 risulta poi che, giusta le risultanze della contabilità ufficiale, furono effettuati i seguenti versamenti alla R. Tesoreria:

	Prodotti netti	Versamenti complessivi
1878 (2° semestre)	L. 22,422,813.—	L. 20,000,000
1879	» 39,991,662.56	» 38,000,000
1880	» 40,080,685.33	» 32,500,000
1881	» 40,384,375.52	» 29,000,000
	Totale	L. 120,100,000

Il suddetto debito di L. 22,779,536.53, che restavano da versare nelle casse dello Stato, era una conseguenza necessaria delle speciali condizioni in cui si trova l' Amministrazione. Com'è noto, essa non possiede altri fondi all'infuori di quelli provenienti dai prodotti dell'esercizio e dal ricavo della vendita dei materiali e delle materie fuori d'uso; e con essi, oltrecchè alle spese proprie dell'esercizio medesimo, deve provvedere ad alimentare, secondo i bisogni, il suo capitale d'operazione (approvvigionamenti), e quel ch'è più, ad anticipare le spese pei lavori e per le provviste a carico diretto del bilancio generale dello Stato, e per conto dei diversi enti morali, a tenore delle rispettive Convenzioni.

Ecco pertanto la situazione dell'Amministrazione al 31 dicembre 1881, rispetto al suddetto debito:

1. Aumento degli approvvigionamenti dei magazzini, compresi i pagamenti rateali d'accordo pel materiale ruotabile in corso di costruzione:

Valore peritale delle scorte al 1° luglio 1878	L. 15,116,802.89
Valore delle scorte esistenti al 31 Xbre 1881	» 21,883,552.69
Aumento delle scorte	L. 6,766,749.80
Pagamenti d'acconto pel materiale mobile in costruzione	» 2,411,082.71
Totale	L. 9,177,832 51

2. Ammontare delle spese fatte dall'Amministrazione, dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1881, per lavori e provviste in conto capitale:

Costruzione di linee nuove	L. 12,875,146.12
Ampliamento e miglioramento delle linee in esercizio	» 14,831,511.43
Compimento della linea litorale ligure	» 1,481,074 37
Costruzione della Stazione marittima di Genova .	» 581,687.17
Acquisto di materiale d'esercizio	» 6,294,292.37
	L. 36,063,711.46
di cui furono rimborsate dal Ministero dei lavori pubblici a tutto dicembre 1881. .	» 22,356,751.79

E quindi restano a credito dell' Ammin.	L. 13,706,959.67
Crediti verso i Ministeri dei lavori, del tesoro, delle finanze e della guerra, per lavori eseguiti per loro conto, in	» 3,510,435.52
Crediti verso Imprese di costruzioni per lavori di completamento a loro carico, e verso Amministrazioni ferroviarie, Municipii, ed altri enti per lavori eseguiti per loro conto	» 1,380,040.14
Crediti verso le Società concessionarie di linee private per quote a loro carico sulle spese di rifacimento di binario, e per altri lavori eseguiti per loro conto	» 1,973,969.64
Complessivamente	L. 29,758,237.48

Il Capitolo VIII (*Liquidazione dei conti sociali*), con cui si chiude la Relazione che abbiamo preso in esame, dichiara come nel 1881 si sieno condotte a termine le operazioni di riconoscimento e perizia prescritte dalla Convenzione di Basilea ed atti addizionali alla medesima, e rassegnati i relativi elaborati alla Commissione governativa nominata con decreto dell'11 agosto 1878, la quale fece successivamente conoscere che, con atto di transazione del luglio 1881, portante un credito di L. 6,500,000 a favore della Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria, erano state liquidate tutte le pendenze rimaste da regolare in conseguenza della suddetta Convenzione di Basilea.

FERROVIA PARMA-GUASTALLA-SUZZARA

La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 18 febbraio p. p., controfimato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Visto il nostro Decreto in data 27 marzo 1881, col quale fu approvata la Convenzione stipulata il 23 detto mese fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i delegati del Consorzio per la costruzione e per l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Parma per Guastalla a Suzzara;

Vista la domanda fatta dal Consorzio stesso per essere autorizzato a costrurre la ferrovia suddetta a sezione ordinaria;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Visti gli articoli 10, 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato per le finanze e pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione addizionale stipulata il giorno 11 febbraio 1883 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i delegati del Consorzio, signori Casa cav. Emilio, Negri Massimiliano e Vecchi prof. ing. Stanislao, per la costruzione della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara a sezione ordinaria.

CONVENZIONE *addizionale all'atto di concessione relativo alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia Parma per Guastalla a Suzzara, stato approvato con Regio Decreto 27 marzo 1881, n. 186 (serie 3ª).*

Premesso che, mediante Convenzione 23 marzo 1881, il Governo accordava al Consorzio costituitosi per la costruzione e l'esercizio della ferrovia economica Parma-Guastalla-Suzzara, la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia suddetta, a tutto suo rischio e pericolo e con un concorso equivalente a sei decimi della spesa di costruzione e di armamento, compreso il materiale mobile sulle prime 80 mila lire del prezzo chilometrico e di 7/10 sulla somma rimanente, quale concorso era previsto in lire due milioni centosessantamila diciassette e centesimi venti, e pagabile in dieci annue rate eguali, a decorrere dall'apertura della linea all'esercizio;

Che base di tale concessione era il progetto 23 agosto 1880, compilato dall'ingegnere Aristo Albertini, colle modalità del tipo 4° delle ferrovie economiche, e quindi per la costruzione della linea era adottata la sezione di m. 0 95;

Che, con deliberazione 25 ottobre 1882, il Consorzio promosse istanza per essere autorizzato a costruire detta linea a sezione ordinaria, a modificazione della concessione precedente, chiedendo dallo Stato il concorso dei 7[10 sulla maggiore spesa occorrente;

Che, essendo accertata l'utilità pubblica derivante dalla trasformazione della ferrovia a sezione ordinaria, il Governo è venuto nella determinazione di assecondare l'anzidetta domanda del Consorzio, e ciò mediante regolare Convenzione addizionale;

Ciò premesso e ritenuto fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio costituitosi per la costruzione e l'esercizio della ferrovia economica Parma-Guastalla-Suzzara, rappresentato dai signori Casa cav. Emilio, presidente del Consorzio, Negri Massimiliano e Vecchi prof. ing. Stanislao, componenti il Consiglio d'amministrazione del detto Consorzio, si è convenuto quanto segue:

Art. 1. Il Governo autorizza il Consorzio costituitosi per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara a costruire la suddetta linea a scartamento ordinario, secondo il progetto esecutivo in data 16 aprile 1882, e relativa appendice del 25 detto mese, approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 1° novembre 1882, n. 2843.

Art. 2. La linea sarà costruita secondo le modalità del tipo 3° delle ferrovie economiche.

Però l'armamento sarà fatto con ruotaie d'acciaio del peso di chilogrammi 27.60 per metro lineare, e la larghezza del piano stradale al piano di formazione dovrà essere di metri 4.40.

Art. 3. A modificazione dell'articolo 2 della precedente Convenzione 23 marzo 1881, approvata con R. Decreto 27 detto, n. 186, il concorso a carico dello Stato per la costruzione della linea sarà commisurato alla spesa occorrente per dare la linea compiuta a sezione normale; ed è stabilito quindi in ragione dei 6[10 della relativa spesa, compreso il materiale mobile, quanto alle prime 80,000 lire del prezzo chilometrico di L. 107,888.18, e di 7[10 sulla rimanente somma di L. 27,888.18. Per conseguenza, l'ammontare del concorso medesimo viene portato alla somma di L. 2,970,956.12, equivalente appunto ai 6 e 7[10 della spesa necessaria per la costruzione ed armamento della intera linea a sezione normale, risultante in L. 4,747,080, giusta il citato progetto 16 e 25 aprile 1882 dell'ingegnere Albertini.

Pel caso contemplato dal penultimo alinea dell'articolo 2 della citata Convenzione, il limite massimo della quota a carico del Governo s'intenderà stabilito in L. 2,970,956.12.

Art. 4. Il pagamento del concorso dello Stato, previsto nella precitata somma di L. 2,970,956.12, avrà luogo sino al limite della somma di L. 2,160,017.20, nei modi e termini convenuti coll'ultimo alinea dell'articolo 2 della menzionata Convenzione, e per la restante somma di lire 810,938.92 sarà invece pagata dal Governo in una sola rata, senza interessi, nell'anno 1894.

Art. 5. Salve le premesse modificazioni, rimangono in ogni altra parte ferme ed inalterate tutte le clausole e condizioni contenute nella precedente Convenzione 23 marzo 1881, ed annesso Capitolato, approvati col R. Decreto 27 marzo 1881, n. 186, non esclusa la durata della concessione della linea di cui trattasi stabilita in 90 anni collo articolo 10 del Capitolato anzidetto, quale termine decorrerà sempre dalla data dell'anzidetto decreto.

Rimane però prorogato a tutto dicembre 1883 il termine stabilito all'articolo 2 del Capitolato predetto.

Art. 6 Nel caso che sia proposta dal Consorzio ed ammessa dal Governo una o più varianti al progetto, che per qualsiasi causa producano una diminuzione di spesa nella costruzione della linea concessa, il contributo dello Stato sarà diminuito in proporzione del risparmio che sarà per verificarsi e per la quota al Governo medesimo spettante ai termini di legge.

Art. 7. La presente Convenzione non sarà valida ed esecutiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Roma, 11 febbraio 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

Il Rappresentante il Consorzio per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara, EMILIO CASA.

STANISLAO VECCHI.
NEGRI MASSIMILIANO.

GIANATTI VINCENZO, *testimonio*.
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio*.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50,000,000 — versato L. 40,000,000

FIRENZE-GENOVA-ROMA-TORINO

Assemblea generale ordinaria del 15 *febbraio* 1883.

ORDINE DEL GIORNO

pubblicato, a tenore degli articoli 35 *e* 36 *degli Statuti sociali, nella* Gazzetta Ufficiale del Regno *N.* 9 *e* 10 *delli* 12 *e* 13 *gennaio* 1883.

1.° Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2.° Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1882;
3.° Costituzione dell'Ufficio di Sindacato, a seconda delle disposizioni dell'art. 183 del nuovo Codice di commercio e degli art. 4 e 5 delle disposizioni transitorie per l'attuazione del medesimo;
4.° Rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione a tenore dell'art. 23 degli Statuti, e nomina dei Sindaci e Supplenti.

Relazione del Consiglio d'amministrazione.

Signori — Come è richiesto dai nostri Statuti, sottoponiamo alle vostre deliberazioni il bilancio dell'anno 1882.

Non staremo ad intrattenervi lungamente di tutte le operazioni ordinarie che hanno contribuito al resultato definitivo del medesimo, ma sia di queste, sia di quelle tuttora in corso e di maggiore importanza, ci permettiamo darvi un breve cenno.

Operazioni di Banca e diverse. — Anche nell'anno testè giunto al suo termine, dedicammo le nostre cure a questo genere di operazioni, e l'utile ricavatone, come vedrete, è compreso nel Conto Perdite e Profitti.

I risultati ottenuti sono inferiori a quelli che ci fu dato conseguire nell'esercizio precedente, per le difficoltà incontrate, ed i ribassi, in mezzo a continue oscillazioni, ai quali andarono soggetti i cambi ed i valori tutti, non esclusa la nostra Rendita pubblica, che si risente sempre delle perturbazioni del credito nei principali mercati d'Europa, coi quali il nostro ha rapporti frequenti ed importantissimi.

In tali condizioni di cose, noi reputammo conveniente di astenerci dallo iniziare, nello scorso anno, nuove operazioni e concorrere alla costituzione di nuove Società.

Quelle però nelle quali prendemmo parte gli anni precedenti, ci hanno già date prove come ben fondata fosse la nostra fiducia.

Infatti, la operazione iniziata dalla Banca di Credito Italiano coll'acquisto dell'area dell'antico Lazzaretto di Milano è ormai condotta a tal segno, da poter argomentare che essa debba liquidarsi con un utile assai rimuneratore dei capitali impiegativi.

La Società Veneta per imprese è costruzioni pubbliche, in seguito all'aumentato capitale, potè dare maggiore sviluppo alle proprie operazioni, dalle quali, mercè l'eccellente suo ordinamento, ritrae adeguati profitti.

La Società di navigazione generale italiana già sottopose all'approvazione dei suoi azionisti il Bilancio del suo primo esercizio, i cui risultati sono tali da rendere ben soddisfatti coloro che prestarono il loro concorso alla costituzione di questa Società, la quale è ormai una fra le più potenti Società congeneri.

La Società anonima Fornaci alle Sieci corrisponde essa pure pienamente alla nostra aspettazione; e tanta è ormai la ricerca dei materiali laterizii che essa produce, che quel Consiglio d'amministrazione, riconosciuta la necessità di dar maggiore estensione alla lavorazione, dette mano alla costruzione di un secondo forno.

Questo sarà fra non molto attivato; e per le continue e sempre maggiori domande che la Società riceve, essa è fatta certa fin d'ora che l'aumentata produzione sarà appena sufficiente ai corrispondenti e crescenti bisogni.

Le due Compagnie di assicurazioni a premio fisso, l'una contro l'incendio, l'altra sulla vita dell'uomo, denominate « La Fondiaria », proseguono attivamente nell'opera loro, ed hanno anche in quest'anno molto considerevolmente aumentato il loro portafoglio diretto; cosicchè, per l'opera diligente che le loro Amministrazioni praticano nella scelta ed accettazione dei singoli affari, questi formano un portafoglio italiano di primo ordine.

Come già vi accennammo lo scorso anno, la Società degli incendii ha proseguito anche in questo a restringere le operazioni indirette ed allargare quelle dirette.

Entrambe queste Società hanno, non solo il loro capitale intatto, prudentemente ed utilmente impiegato, ma hanno pur anche quelle riserve che sono richieste dai loro statuti; oltre di che ciascuna di esse incassò una somma assai rilevante proveniente dall'aggio sul capitale versato in oro.

Questa, ristabilita la circolazione metallica, si convertirà in un aumento del loro attivo.

La Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola ritrae oggi dalla sua operosità e prudenza buoni profitti, i quali vanno grado a grado crescendo.

Le sue Obbligazioni, che posano su larghe ipoteche o corrispondono ad altre valide garanzie, cominciarono ad attrarre l'attenzione della classe desiderosa di impieghi sicuri ai suoi capitali; ed abbiamo ragione a bene sperare che il concorso di questa si farà tanto maggiore, quanto meglio e più ampiamente si conoscerà la natura di questi valori.

Nella precedente nostra Relazione vi dicemmo come la vostra Società, ponendosi a capo del gruppo italiano, partecipasse alla sottoscrizione dell'imprestito deliberato per l'abolizione del corso forzoso.

Il Sindacato, al quale ne fu commesso il collocamento, ha oramai compiuta l'opera sua, ed a cura del medesimo furono eseguiti i prescritti versamenti in oro nelle casse del Tesoro italiano.

Si sta ora compilando il conto finale della operazione, l'utile della quale noi non abbiamo compreso nel Bilancio che oggi sottoponiamo alla vostra approvazione.

Il vantaggio, che dobbiamo ritrarne per la nostra partecipazione di L. 1,900,000 di rendita, figurerà adunque nel conto Perdite e Profitti dell'esercizio 1883.

Strade Ferrate Italiane. — Il Regio Governo, valendosi della facoltà riservatasi coll'ultima Convenzione del 28 aprile 1881, ha prorogato al 30 giugno di quest'anno il termine stabilito pel riscatto delle Strade Ferrate Meridionali.

La Società ha fiducia che, dopo tanto lungo attendere, il Governo saprà risolvere il grave problema delle Strade Ferrate, conforme ai bisogni del nostro paese, e per modo da dare impulso all'incremento dei commerci e delle industrie coll'impiego rimuneratore dei capitali in essi impiegati o da impiegare, e conforme ai voti già solennemente espressi dal Parlamento.

Avendo frattanto la Società delle Meridionali proseguito ad essere amministrata con prudenza e previdenza, abbiamo conservato in questa impresa l'interesse che vi avevamo, tanto più che, abolito il falso sistema della scala mobile, già cominciano a risentirsene i vantaggi.

I proventi della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui continuarono, a confronto dell'anno precedente, ad essere maggiori nell'esercizio del 1882, e così pure aumentarono quelli della linea da Torreberretti al Gravellone.

Società anonima per la vendita di beni del Regno d'Italia. — La scarsa quantità di beni consegnati in questi ultimi anni dal Governo alla Società per la vendita, e le difficoltà che si incontrano per l'alienazione, sia di questi, sia di quelli precedentemente consegnati, ma tuttora invenduti per le aste andate deserte, sono le cause per le quali gli utili, che la Società ricava dalle vendite, sono andati sempre più assottigliandosi. Per tener dietro alle liquidazioni pendenti per le operazioni fatte in passato, è tuttora necessaria l'opera di un numeroso personale, e ciò impedisce di restringere le spese proporzionalmente alla diminuita importanza delle vendite.

Di una tale condizione di cose abbiamo tenuto conto nella valutazione da noi data ai titoli, che possediamo, di questa Società.

Imprese di costruzione. (Ferrovie Meridionali). — In seguito al componimento amichevole intervenuto, come già vi abbiamo detto lo scorso anno, fra questa Impresa e gli appaltatori sigg. Gargiulo, De Rosa e Arpino, questi procedono nella liquidazione dell'avere dei loro cottimisti ed altri interessati.

Con alcuni di essi si è definita ogni vertenza, e con altri prosegnono le trattative.

Fra gli interessati vi è la Società italiana per le Stradè Ferrate Meridionali, che vanta un credito verso il signor Gargiulo.

In questa vertenza, che si agita davanti i tribunali di Napoli, l'Impresa fu coinvolta, e deve continuare, conforme quanto fu convenuto, a stare in giudizio.

Oltre la personale obbligazione degli appaltatori, l'Impresa conserva sempre le valide e reali cautele stipulate per l'esatto adempimento degli impegni assunti dai medesimi.

(Ferrovia Ligure). — Dopo la sentenza della Corte d'Appello di Torino, della quale vi tenemmo parola nella precedente nostra Relazione, la causa fu discussa in merito dinanzi quel Tribunale di commercio.

La sentenza non fu favorevole alla Società, la quale presentò un nuovo ricorso alla Corte d'Appello, dinnanzi alla quale abbiamo ragione di credere che questa vertenza sarà fra breve trattata.

Società Anonima Italiana per la Regìa cointeressata dei tabacchi. — L'incremento delle vendite fu superiore a quello verificatosi nel precedente anno 1881, e ciò fa bene presagire anche per quello corrente.

Ed invero, dalle pubblicazioni fatte dalla Società si desume, che le vendite nel 1882 ascesero a L. 157,467,530.55, che, a confronto di quelle appurate pel 1881 in lire 151,873,238.08, danno un maggior introito di L. 5,594,292.47.

Di tali risultati abbiamo ragione di essere contenti, specialmente se si tenga conto che le riserve, ordinaria e straordinaria, furono intieramente completate nella più larga misura consentita dagli statuti sociali.

Affari diversi. (Manifattura di Cuorgnè). — Questa Manifattura aumenta di continuo i suoi manufatti; e poichè ne trova facile smercio a condizioni vantaggiose, i suoi profitti annuali vanno man mano crescendo.

(Stabilimento metallurgico di Piombino). — Le previsioni da noi manifestatevi lo scorso anno sulle condizioni di questa impresa metallurgica, si vanno verificando col crescere dei suoi profitti.

Avendo però quella Società acquistato, come già sapete, le miniere carbonifere di Tatti e Montemassi, occorre farvi alcuni importanti lavori.

Fra questi, una strada ferrata per congiungerle a quella delle Romane. Di questa strada, lunga Km. 7 1|2, sono oramai compiuti gli studii; e, costruita che sia, ne sarà probabilmente affidato l'esercizio alla benemerita Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, colla quale ci vien riferito esserne molto innanzi le trattative.

Riordinate le miniere, e grazie alla facilità ed al risparmio di spesa nei trasporti, è da ritenere un consumo viemmaggiormente largo del minerale.

Dovendo intanto la Società fare molte spese per eseguire gli accennati lavori, non sappiamo se sarà quest'anno distribuito un interesse alle Azioni, perocchè sembra che quel Consiglio d'amministrazione, forse per soverchia prudenza, non voglia privarsi dei primi frutti raccolti, che, conservati, possono essere seme di prossima e larga messe.

Piena frattanto essendo la nostra fiducia in questa impresa, che promette di diventare fra breve una delle principali d'Italia, vi conserviamo intiero il nostro interesse.

(Stabilimenti e Boschi della Mongiana). — Le trattative, delle quali vi facemmo parola lo scorso anno, non sortirono l'esito che ne attendevamo.

Perdurando, d'altra parte, gli ostacoli che ci impedirono in passato di aumentare la lavorazione facendo nuovi impianti, dovemmo limitarci a trasformare, d'accordo colla comproprietaria Banca Nazionale Toscana, l'amministrazione per modo da renderla più semplice e spedita, e stipulando in pari tempo un contratto addizionale a quello del 3 dicembre 1875

Se le condizioni in esso contenute potranno avere esecuzione, ci saranno rimborsate le somme spese nell'acquisto e nell'industria stabilita alla Mongiana.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La Commissione dei delegati delle principali Amministrazioni ferroviarie, riunitasi in Torino dal 17 corr. sotto la presidenza del comm. Biglia, per discutere e stabilire i miglioramenti da introdursi nella illuminazione dei treni, continua le sue sedute. Questa sera assisterà agli esperimenti pratici di taluni sistemi, che si faranno in un treno da Milano a Torino.

A suo tempo non mancheremo d'informare i nostri lettori delle decisioni che saranno prese dalla detta Commissione, le quali, non ne dubitiamo, varranno a soddisfare finalmente il vivo desiderio del pubblico.

><

Il Ministero dei lavori pubblici, accogliendo la proposta dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ha approvato le modificazioni d'orario, per le quali verrà introdotta una quarta coppia di treni sulla linea Pinerolo-Torre Pellice.

><

Mediante Convenzioni stipulate coi rispettivi proprietarii, venne autorizzata la timbratura dei biglietti e la registrazione dei bagagli ai viaggiatori sulla rete italiana, agli alberghi *Hôtel Milan* di Milano, e *Hôtel* Danieli di Venezia.

><

In seguito ai felici risultati delle esperienze praticate dal chiarissimo prof. Perroncito per la disinfezione dei carri che hanno servito al trasporto dei bestiami, le Amministrazioni del Regno stanno prendendo gli opportuni accordi per concretare le modalità pratiche per l'attuazione del metodo di disinfezione suggerito dal sullodato professore.

><

Il Ministero medesimo, frà le migliorie stabilite per

la Stazione di Casale, ha approvato che si costruisca un binario apposito per le calci e relativo piano caricatore coperto.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia approvò i Capitolati d'oneri per l'acquisto di 45 carrozze di 3.a classe, delle quali 7 dalla Società di Savigliano, 11 dalla Ditta Grondona, e 27 dalla Società Veneta.

><

Ci scrivono da Catania che quell'Ufficio del Genio civile sta alacremente lavorando intorno alla compilazione del progetto del secondo tronco della ferrovia da Valsavoja a Caltagirone, il quale fra pochi giorni sarà presentato alla superiorità per l' approvazione.

><

Siamo informati che il concessionario della ferrovia Napoli-Nola-Baiano, sig. ing. Frontini, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere una proroga di due anni alla ultimazione dei lavori della detta ferrovia.

><

È stato presentato al Ministero medesimo un nuovo progetto per una ferrovia a scartamento ridotto da Lerici a Sarzana, studiato dall' ing. sig. G. Raseri.

La lunghezza di tale ferrovia è di m. 6,300, e l'importo dei lavori ammonta a L. 1,670,000.

><

Intorno al modo con cui procedono i lavori della ferrovia di 4.a categoria Parma-Guastalla-Suzzara, ci giungono da Reggio le seguenti informazioni:

I movimenti di materie, sia per sterri che per riempimenti, sono eseguiti per oltre un terzo del loro totale. Sulle 250 opere d' arte progettate, 150 sono già ultimate, e parecchie sono in corso di costruzione. Le case cantoniere già eseguite sono 13, e quelle alle quali resta ancora da provvedere sono 8; e di 17 casotti di guardia, ne sono già compiuti 12.

Procedono poi con sufficiente alacrità i lavori per le Stazioni, ed è già incominciato l' approvvigionamento delle traversine per l' armamento della linea.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Poste ha esaminato la Convenzione-regolamento per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, e l' ha ritenuta per parte sua ammissibile, salve poche osservazioni.

><

Siamo informati che, in seguito all' istanza della Direzione generale della Banca Nazionale, le Amministrazioni ferroviarie, d' intesa col Governo, si sono accordate per concedere l' abbuono di un terzo sui prezzi della tariffa normale pei trasporti di numerario appartenenti alla Banca stessa.

><

Veniamo assicurati che le varie Amministrazioni ferroviarie interessate hanno stabilito che la nuova Convenzione relativa ai trasporti militari entri in vigore col 1° del prossimo maggio.

><

Ci scrivono da Potenza che in quella città ebbe luogo una conferenza, a cui assistevano pure il Prefetto della provincia ed alcuni membri del Parlamento, per risolvere alcune questioni di orario per la linea Eboli-Potenza-Metaponto.

Per la Società delle Meridionali prese parte alla Conferenza il Capo del Movimento residente in Napoli, e per il R. Commissariato dell' esercizio il sig. cav. Locchi.

><

Il processo contro Cecchini per grassazione in ferrovia. — Il pubblico era stato vivamente commosso dal truce fatto avvenuto la sera del 14 scorso gennaio in un vagone di 1ª classe del treno 97 da Alessandria a Genova, durante il passaggio sotto la galleria dei Giovi.

Due giovani sposi svizzeri erano stati aggrediti e feriti (per ventura non gravemente) di coltello e di rivoltella da un individuo, che aveva preso posto a Busalla nello scompartimento dove essi erano soli.

Accorsi alle loro grida, camminando sulle banchine del convoglio in moto, i due guardafreni Toschi Achille e Tartarelli Francesco, e penetrati senz' altro nello scompartimento quando maggiore era il pericolo, s' impadronivano dell' aggressore. Questi però, essendosi dovuto fermare il convoglio all' uscita della galleria, e mentre gli agenti della Ferrovia prestavano le cure più premurose ai feriti, riusciva a fuggire, scavalcando il murazzo che divide la strada ferrata dal torrente Riccò, dandosi alla corsa nel letto del torrente stesso.

Ma il frenatore Biagi Enrico gettavasi ad inseguirlo, e, nonostante l' oscurità e la perigliosa via, lo raggiungeva, trattenendolo dopo violenta colluttazione, finchè lo aiutava ad assicurarsene il guarda-centriche Mantilero Felice, che erasi messo sulle traccie del malfattore.

L' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia in quella circostanza, con disposizione notificata a tutto il personale (come annunciammo nel nostro numero del 31 gennaio u. s.), assegnava cospicue gratificazioni a quei benemeriti suoi agenti, segnalando anche la loro condotta al R. Governo.

Ora, nei giorni 13 e 15 del corrente mese si svolse, avanti la Corte d' Assisie di Genova, il dibattimento, che diede termine al processo instituitosi pel commesso crimine, ed ebbe per risultato la condanna dell' aggressore (stato identificato nella persona del nominato Cecchini Giacomo Virgilio, d'anni 25, cenciaiuolo, nativo di Roma, individuo di pessimi precedenti), ai lavori forzati a vita.

Ne piace il constatare come tutte le risultanze del processo abbiano pienamente confermato il lodevolissimo contegno tenuto dagli agenti della Ferrovia, e ne abbiano pure, nei termini più lusinghieri, reso testimonianza l'atto d' accusa e le requisitorie del Pubblico Ministero.

In questa occasione poi è naturale il notare, non senza sentirsi in qualche modo rassicurati, come nei casi più gravi, e fortunatamente assai rari, nei quali anche sulle ferrovie italiane i malfattori tentarono le loro imprese, non ebbero risultati che possano incoraggiarne l' audacia; la qual cosa confidiamo sarà sempre meno possibile, stante i lodevoli sforzi del Governo e delle Amministrazioni ferroviarie per organizzare e mettere in atto tutti quei mezzi che meglio valgano a tutelare la sicurezza dei viaggiatori.

Egli è per ciò che vedremmo volentieri riprodotti questi cenni dagli altri giornali, affinchè le cose siano apprezzate al loro giusto valore, stante anche le diverse versioni state pubblicate all'epoca del grave fatto.

Diamo le informazioni tecniche, promesse nel *Monitore* della scorsa settimana, intorno al progetto di appalto del tronco di diramazione Lavezzola-Lugo, compreso fra Lavezzola e Conselice.

Il tronco ha la lunghezza di m. 5,400, e nel suo andamento planimetrico è suddiviso in m. 4,950 di allinea-

menti retti, ed in m. 450 di tratti in curva, il cui raggio minimo è di m. 600.

Quanto all'altimetria, il tronco è diviso in m. 4,450 di tratti orrizzontali, in m. 290 di livellette in discesa, ed in m. 660 di livellette in ascesa. La pendenza massima è del 7 per mille.

La spesa complessiva delle opere da appaltare ammonta a L. 175,000, e comprende la costruzione dei terrapieni e delle murature pel corpo stradale.

Sono escluse dall'appalto le case cantoniere, le travate metalliche e l'inghiaiamento ed armamento della strada.

Le opere principali lungo il tronco sono due ponti a travata metallica, della luce di metri 20· il primo sullo scolo Bonacquisto, ed il secondo sullo scolo Fossattone. Quelle minori sono in tutto 36, così ripartite: 15 acquedotti fino a m. 1; 16 da m. 1.01 a 2, e 5 ponticelli da m. 2.01 a 3.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono prescritti 13 passaggi a livello.

><

Le informazioni tecniche sul progetto di appalto della ferrovia da Moretta a Cavallermaggiore (linea Airasca-Cavallermaggiore), al quale abbiamo accennato nel *Monitore* della scorsa settimana, le daremo nel prossimo numero.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha aggiudicato alla Ditta Orrigoni la fornitura di 1000 stanti di ferro;

Ha autorizzato la spesa di L. 2,500 occorrente all' impianto del servizio telegrafico nelle Stazioni del nuovo tronco Novara-Romagnano;

Idem l' esperimento di una nuova gara, annullando la precedente, per l' appalto delle opere di difesa al ponte sul Natisone, linea Mestre-Cormons;

Idem la spesa di L. 19,210 occorrente alla riparazione della locomotiva *Diday* e relativo tender;

Idem di L. 17,860 occorrente alla riparazione della locomotiva *Fréjus* e relativo tender;

Idem di L. 12,860 occorrente alla riparazione della locomotiva *Basilicata* e relativo tender;

Idem la trasformazione delle locomotive N. 365 *Vercelli* e N. 355 *Collegno*, in macchine-tender pel servizio locale.

Ha approvato la Convenzione d' affitto alla Ditta Caglio di un' area, nella nuova Stazione di Monza, per costruzione di una baracca ad uso Caffè;

Idem gli schemi di preliminari contratti per esproprio, nelle regioni Caffi, Prebenda parrocchiale dei Ss. Filippo e Giacomo, Carraro, Soster e Pavin, di terreni occorrenti per l' ampliamento ed il riordino della Stazione di Padova;

Idem lo schema di preliminare contratto per esproprio, nelle regioni Cusani-Viscouti di terreno occorrente per l'aggiunta di un 3° binario nella Stazione di Calcababbio;

Idem lo schema di Convenzione colla Impresa Peregrini-Calcaterra-Coduri per concessione alla medesima di allacciamento provvisorio della linea Gallarate-Varese colla Gallarate-Laveno per nolo locomotiva e carri;

Idem la Convenzione stipulata col Municipio di Codogno per evitare la prolungata chiusura del passaggio a livello della comunale di Retegno.

— Lo stesso Consiglio approvò pure lo schema di Convenzione col Comune di Sampierdarena, relativo all'occupazione di terreno occorrente all' impianto di un cavalcavia per la linea succursale Rivarolo-Sampierdarena.

— Essendo andato deserto l'incanto tenuto per l' aggiudicazione dell' appalto della demolizione del ponte in legno sul Ticino a Sesto Calende, l' Amministrazione ferroviaria ha stabilito di tentare un altro incanto con nuove determinate condizioni.

><

Nel personale di Capi-Stazione della rete dell' **Alta Italia** vennero fatte le seguenti variazioni:

Pezzoli Giovanni ora Capo-Stazione di Piacenza, nominato Capo-Stazione ad Alessandria.

De Golgi, ora Capo-Stazione ad Udine, nominato Capo-Stazione a Venezia.

Speziali Pietro, ora Capo-Stazione a Ferrara, nominato Capo-Stazione ad Udine.

Codogni Palamede, ora Capo-Stazione a Tortona, nominato Capo-Stazione a Piacenza.

><

Siamo lieti di annunciare che S. M. il Re, su proposta del Ministero, ha nominato cavalieri della Corona d' Italia i signori:

Cattaneo Pietro, ispettore del Traffico delle Ferrovie dell' Alta Italia a Verona;

Mazzolini Napoleone, idem idem a Padova;

Artini ing. Luigi, Capo-Sezione Manutenzione e Lavori a Rovigo;

Sandri ing. Luigi, idem idem a Verona;

Bucchia ing. Pietro, idem idem a Treviso.

Con tale onorificenza, il Governo volle rimeritare i prelodati funzionarii per le benemerenze acquistatesi nei giorni luttuosi delle inondazioni, le cui conseguenze riuscirono meno disastrose pel pubblico servizio ferroviario, mercè lo zelo, l' intelligenza e l' assiduità dei medesimi.

Il Ministero dei lavori pubblici, nel partecipare all'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia le suddette onorificenze, aggiungeva la manifestazione del proprio compiacimento anche al sig. Lampugnani, Capo-Stazione a Legnago, per il sangue freddo dimostrato e le previdenti disposizioni adottate nell'emergenza dell' invasione delle acque in quella Stazione; nonchè ai due operaj Vallotto Angelo e Malossi Marcello, che nella stessa circostanza della piena dell' Adige coadiuvarono efficacemente col coraggio personale l'egregio ing. Doux nella sua opera di salvamento, per la quale ottenne la medaglia al valore civile, come annunciammo nel precedente numero.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate.

Opinò che possa essere approvato il progetto d'appalto per la posa dell' armamento e del materiale fisso delle Stazioni lungo la linea ferroviaria di 3ª categoria da Gallarate a Laveno. L'importo presunto delle opere comprese nell'appalto rileva a L. 120,000.

Avvisò potersi approvare, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, i seguenti progetti:

a) per il prolungamento del 2° binario nella Stazione di Ponte Valentino sulla ferrovia da Napoli a Foggia. La spesa totale delle opere proposte ammonta a L. 9,200;

b) per aumentare la lunghezza del 2° binario nelle Stazioni di Gamalero, Strevi e Bistagno, sulle ferrovie dell'Alta Italia. Le spese presunte per tali lavori ascendono a L. 15,300 per la Stazione di Gamalero, a L. 11,700 per quella di Strevi, ed a L. 9,700 per quella di Bistagno;

c) per l'ampliamento e riordinamento della Stazione di Lucca, pei cui lavori è preventivata la spesa di L. 360,000.

Ritenne che possa essere approvato il progetto di sostituire, per le fondazioni del ponte sul torrente Parma, nel tronco da Parma al Po della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, il sistema di cassoni ad aria compressa al sistema ordinario. La maggiore spesa occorrente è presunta in circa L. 30,000.

Avvisò che nulla osti alla concessione alla Provincia di Mantova della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica a scartamento ordinario da Suzzara a Ferrara,

il cui costo è valutato in L. 8,300,000; ritenendo inoltre non essere il caso di decretare il Consorzio fra le Provincie di Mantova e di Ferrara. Quest'ultima Provincia ha deliberato di concorrere nella costruzione della linea con una somma di L. 200,000.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 17 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

L'appalto per la fornitura del materiale fisso per l'armamento delle Stazioni lungo i tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto, della ferrovia Ivrea-Aosta;

L'appalto per l'inghiaiamento e la posa dell'armamento e del materiale fisso lungo i due tronchi suddetti;

L'appalto per la provvista del materiale di armamento pel tronco di Vallelunga della ferrovia Caltanisetta-Roccapalomba;

La costruzione del tronco Saronno-Tradate, della ferrovia Saronno-Malnate;

La costruzione del tronco successivo Tradate-Malnate, della ferrovia suddetta;

La costruzione del tronco Lavezzola-Conselice della ferrovia Ravenna-Rimini, in diramazione da Lavezzola a Lugo;

Il raddoppiamento del binario nel tronco Rubiera-Modena della ferrovia Piacenza-Bologna;

La costruzione del 3° tratto del tronco da Somprade al Piano di Misurina, in provincia di Belluno, della strada nazionale Carnica da Piani di Portis al confine austro-ungarico;

La costruzione di un ponte in muratura sul torrente Salso al confine delle provincie di Palermo e di Caltanissetta, lungo la strada provinciale dalla Madonnuzza di Petralia sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta;

La costruzione del tronco fra l'abitato di Platì ed i Piani di Zillostro, in provincia di Reggio Calabria, della strada provinciale da Platì a Santa Cristina;

La costruzione del tronco dal Fosso d'Offeio a San Martino, in provincia d'Aquila, della strada provinciale in diramazione da Santa Lucia nel Cicolano, per la valle del Salto a Rieti;

I lavori occorrenti in riparazione di guasti prodotti dalle acque piovane lungo il tronco da Croce Pantano a San Severino Lucano, in provincia di Potenza, della strada provinciale Rotonda-Valsinni;

La rettifica del tratto tra l'Olmo e l'Offida della strada provinciale di Mezzina, in provincia di Ascoli-Piceno;

La rettifica del tratto tra Amandola ed il confine di Sarmano della strada provinciale Urbsalviense, nella provincia suddetta;

E le opere di difesa frontali occorrenti al froldo Mora di Portiolo sulla destra di Po, in Comune di San Benedetto, provincia di Mantova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Riferiamo dai giornali di Roma le principali disposizioni che si dicono contenute nel progetto di legge dell'onor. Baccarini sul riordinamento dell'esercizio ferroviario, non peranco distribuito.

Il progetto di legge si compone di pochi articoli, nei quali si espongono le basi fondamentali di un contratto d'esercizio, cioè: che il materiale mobile debba essere di proprietà dell'esercente; che le tariffe sieno quelle allegate al progetto di legge, salvo il diritto allo Stato di variarle dietro speciali compensi; che l'esercente sia ricompensato con una compartecipazione al prodotto lordo fissa e costante.

Circa il modo di ripartizione, nulla è stabilito definitivamente, essendo implicato in tale problema il riscatto delle Meridionali. Il *Bollettino delle finanze* assicura che le Ferrovie italiane verranno con ogni probabilità, divise in due gruppi, dando alle Meridionali la Roma-Napoli, alle Romane la Bologna-Firenze e la Pistoja-Spezia, e mutilando un pò l'Alta Italia.

Tale distribuzione di gruppi ci sembra però poco *probabile* e piuttosto irrazionale.

Costruzioni ferroviarie. — La Commissione speciale, incaricata, come abbiamo annunziato nel precedente numero, di preparare un regolamento per l'esecuzione dell'art. 8 della legge 5 luglio 1882 sulla costruzione delle ferrovie complementari in rapporto con l'art. 171 del Codice di commercio, fu, con recente decreto ministeriale, così composta:

Comm. prof. Giuseppe Saredo, consigliere di Stato, presidente; comm. Pietro Scotti, cons. alla Corte dei conti, vicepresidente; comm. dott. Cesare Rosmini, ispettore generale nel Ministero del tesoro; comm. ing. G. Cesare Bertozzi, isp. gen. nel Ministero medesimo; comm. Giovanni Mirone, commissario centrale per la sorveglianza degli istituti di emissione; comm. avv. Francesco Fereoli, direttore capo di divisione nella Direzione generale delle imposte dirette e del catasto; comm. Giovanni B. Bandinelli, direttore capo di divisione nella Direzione generale del demanio e delle tasse; cav. Luigi Ripa di Meano, ingegnere capo del Genio civile, direttore capo delta divisione tecnica nella Direzione generale delle Strade ferrate; cavaliere Emilio Plancher, ispettore amministrativo nei Commisariati delle Ferrovie, capo dell'Ufficio 1° della Direzione generale suddetta.

Eserciterà le funzioni di segretario il sig. cav. Achille Drisaldi, segretario presso la Direzione generale del tesoro.

Ferrovie complementari. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,273,739.16, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi l'8 febbraio p. p., per l'appalto della provvista di tonnellate 6,383,058 di rotaie in acciaio Bessemer, occorrenti all'armamento di varii tronchi delle ferrovie complementari del Regno, si procederà alle ore 10 ant. del 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,210,052 20, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

La consegna del materiale sarà fatta a Zollino, Colico, Foggia, Manfredonia e Giulianova entro mesi 4 dalla stipulazione del contratto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 67,500, ed in L. 135,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 ant. del 30 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione e il collocamento in opera delle travate metalliche ed accessorii dei ponti lungo i tronchi primo e secondo della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi fra Ivrea e Quincinetto, per la presunta somma di L. 284,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto, per dare ogni cosa compiuta entro mesi 3 dal giorno in cui verranno consegnate le murature dei ponti.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,500, ed in L. 28,400 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Alle ore 10 ant. del 3 aprile p. v., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la for-

nitura delle traversine, posizione in opera dell'armamento e del materiale fisso, distendimento del secondo strato di massicciata, fornitura e collocamento in opera dei pali di declività e chilometrici lungo i due primi tronchi della ferrovia Zollino-Gallipoli, compresi fra la Stazione di Zollino e il chil. 17 + 300, per la presunta somma di L. 163,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro un mese pel primo tronco ed un mese e mezzo pel secondo tronco, colla decorrenza indicata dal Capitolato speciale d'appalto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 8,000, ed in L. 16,300 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Mantova-Modena. — Togliamo dalla *Gazzetta di Mantova* di lunedì:

La scorsa settimana una Commissione, composta dei signori comm. Rappaccioli, Borgnini in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici, comm. Bussi pel Commissariato governativo, comm. Massa e Mantegazza per l'Amministrazione dell'Alta Italia, cav. Facchetti ed ing. Viato per la Società concessionaria, e degli ing. capi degli Ufficii del Genio civile di Mantova e Revere, si è recata a Borgoforte per ispezionare i lavori, che si stanno eseguendo per riattivare il servizio sul ponte del Po.

Da quanto ci fu dato sapere, riteniamo probabile la riattivazione del regolare servizio della linea Mantova-Modena entro la prima quindicina d'aprile.

Ferrovia adriatico-tiberina — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia* del 14:

La Deputazione provinciale di Padova, rappresentata dal cons. delegato, da due suoi membri e dall'ing.-capo provinciale, e la Commissione ferroviaria della provincia di Venezia, rappresentata da tutti i suoi membri, hanno stipulato oggi, nelle sale della Deputazione provinciale di Venezia, il formale contratto col comm. Trezza per la costruzione ed esercizio della linea Mestre-Adria (che sarà il primo tronco della Tiberina) e Correzzola-Brondolo.

Pel 20 corr. saranno convocati i Consigli provinciali in via straordinaria per votare il Consorzio generale delle Provincie tutte interessate alla ferrovia adriatico-tiberina.

Domani è convocato il Consiglio provinciale di Rovigo. Poi tutte le Provincie. cioè: Venezia, Padova, Forlì, Pesaro, Perugia ed Arezzo (chè Ravenna ha già votato), prima del 27 andante avranno deliberato su questo argomento.

Tramway Como-Saronno. — Nel processo relativo al disastro avvenuto lo scorso gennaio presso Camerlata, il Tribunale civile e correzionale di Como pronunciò il 16 corr. la seguente sentenza:

Colombo, già capostazione a Cadorago, è condannato a 3 mesi di carcere e L. 100 di multa;

Grasselli, già capostazione a Camerlata, assolto;

Rimandati tutti i danneggiati in sede separata per la liquidazione degl'indennizzi a cui è condannato, il Colombo solidalmente colla Società della tramvia Como-Saronno;

Mandando subito a pagare agli eredi Tettamanzi ed agli eredi Marinoni una provvisionale di 3,000 lire ciascuno, da imputarsi nell'indennizzo finale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla linea del Gottardo nel mese di febbraio u. s. (267 chilometri) fu il seguente: Persone trasportate 62,100, introito fr. 245,000; merce trasportata tonn. 40,200, introito 505,000. Introito complessivo fr. 750,000, ossia fr. 2,808.99 (nel mese di gennaio fr. 2,359.58) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio (non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale di esercizio e l'interesse dei prestiti), dedotti gli introiti di censi, furono nel passato mese di febbraio di fr. 397,000, ossia fr. 1,487 in media per chilometro; quindi il maggior introito sulle spese nel mese di febbraio fu di fr. 353,000 (in gennaio fr. 218,000).

Ferrovie svizzere. — Il messaggio del Consiglio federale a proposito del riscatto delle ferrovie svizzere (a cui accennammo nel nostro numero precedente) conchiude come segue:

« Ora, le Ferrovie cadenti sotto il riscatto, avendo fornito la prova:

a) che il capitale fondamentale di tutte le Ferrovie è calcolato troppo alto e che, la Confederazione dovrebbe, in caso di riscatto, domandare una riduzione di circa 85 milioni di franchi;

b) che i dividendi pagati dalle Ferrovie in media negli ultimi dieci anni, in paragone al ricavo reale, sembrano parimenti troppo elevati, e che quindi per l'avvenire è prevedibile un sensibile minor introito;

c) che nel modo di procedere per il riscatto prescritto dalle concessioni, ed in mancanza di disposizioni legali sulla fissazione della somma di riscatto, manca ogni garanzia che il prezzo di compera sia adeguato al valore reale ed al ricavo, siamo giunti alla seguente conclusione:

« Che non si può per ora entrare in materia sul riscatto delle Ferrovie in base delle concessioni, senza cagionare gravi pericoli alla Confederazione.

« In presenza di simili risultati, sembra superfluo esaminare gli ulteriori motivi che militano pro o contro l'assunzione delle Ferrovie per parte della Svizzera.

« Oltre questa conclusione, la nostra inchiesta condusse ad un altro risultato:

« Che, per assicurare gli interessi economici popolari al cui servizio sono destinate le ferrovie, come pure a tutela del credito del paese, l'Amministrazione finanziaria delle ferrovie dev'essere sottoposta ad una officiale sorveglianza legale ed ordinata ».

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio col giorno 19 corr. la sezione della ferrovia da Poitiers a Bressuire, compresa fra Neuville e Parthenay e della lunghezza di m. 38,847.

Il Ministro ha pure autorizzato la stessa Amministrazione ad aprire, col 1° aprile p. v., le sezioni delle ferrovie da Patay a Nogent-le-Rotrou e da Brou a Bessé, rispettivamente comprese fra Patay e Courtalain e fra Brou e Courtalain. La prima di esse ha una lunghezza di m. 47,579 94, compresi m. 2,711.30 di linee già esistenti; la seconda ha la lunghezza di m. 16.919.98, compresi m. 118 51 della linea da Chartres a Bron.

— Il suddetto Ministro diede alla Commissione del bilancio, alla Camera dei deputati, alcune spiegazioni a proposito della ripartizione dei crediti votati pel 1883 per la costruzione di nuove ferrovie. Questi crediti, che ammontano a 259 milioni, devono, secondo la Commissione del bilancio, essere interamente consacrati alla detta costruzione. Ma, dopo la votazione del bilancio, il Governo presentò un progetto di legge, col quale chiedeva d'essere autorizzato a prelevare su quei 259 milioni una somma di 25 milioni per l'acquisto di materiale ruotabile, necessario all'esercizio delle nuove linee che fossero terminate.

Alcuni membri della Commissione si allarmarono per tale domanda, temendo ch'essa avesse per risultato di diminuire l'estensione dei lavori di costruzione e di ritardare così il compimento di un certo numero di linee.

Ma il ministro Raynal dichiarò che avrebbe dato il maggiore impulso ai lavori, nei limiti dei crediti accordatigli; ed aggiunse che con questi crediti egli potrà mantenere l'attività in tutti i cantieri attualmente aperti. In quanto al progetto per la distrazione dei 25 milioni — cifra che il Ministro è disposto oggi a ridurre a 20 — per l'acquisto del materiale ruotabile, il Ministro stesso convenne colla Commissione di differirne la discussione a dopo le ferie pasquali. Forse allora la questione potrà presentarsi in condizioni nuove, se i negoziati aperti colle grandi Compagnie riesciranno frattanto alla stipulazione di Convenzioni.

Ferrovie tedesche. — Ad iniziativa dell'Associa-

zione tedesca delle strade ferrate, verrà aperta in Berlino, a datare dal 1º aprile, una Stanza di compensazione per la regolarizzazione periodica dei conti delle Amministrazioni ferroviarie tra di loro.

Parteciperanno all'istituzione tutte le Strade ferrate, che fanno parte dell'Associazione tedesca, e con qualche limitazione, anche le altre che chiederanno di esserne ammesse. L'importanza di questa istituzione si arguisce dal fatto, che più di 100 Amministrazioni ferroviarie fanno parte dell'Associazione tedesca delle Strade ferrate, e che assai rilevanti sono le somme relative ai servizii cumulativi.

— Il *Centralblatt für Eisenbahnen* afferma essere a sua conoscenza che 508 chilometri di nuove ferrovie vennero aperti all'esercizio nell'Impero germanico durante l'anno 1882.

Ferrovie in Persia. — La prima ferrovia di questo paese, che si costruisce in questo momento a spese dello Stato, andrà da Rescht, sul Mar Caspio, a Teheran.

Sarà lunga 400 chil., e traverserà la catena di montagne, conosciute sotto il nome di Elborus, ad un' altezza di 7,000 piedi.

Notizie Diverse

Bonificamento delle paludi e dei terreni paludosi. — Il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi Ministri delle finanze e del commercio, ha istituito una Commissione incaricata di preparare il regolamento per la esecuzione della legge 25 giugno 1882 sulla bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi. Fu designato a presiedere questa Commissione il comm. Antonio Ferrucci, ispettore del Genio civile; e furono chiamati a farne parte il comm. Gaetano Pagnolo, ispettore generale del Debito pubblico; il comm. Alessandro Romanelli, direttore al Ministero d'agricoltura, ora destinato al Consiglio di Stato; i signori comm. Achille Bianchi, comm. Giuseppe Olginati, capi-divisione al Ministero dei lavori pubblici; cav. D'Ameldo, capo sezione a quest'ultimo Ministero. Ci auguriamo che tale Commissione conduca alacremente i suoi lavori, per guisa che l'importantissima legge, di che si tratta, possa al più presto essere messa ad effetto e produrre i beneficii che il paese ne attende.

Lavori del Tevere. — Nell'asta tenutasi il 16 corr. al Ministero dei lavori pubblici, il grande appalto pei lavori del Tevere rimase definitivamente aggiudicato al sig. ing. Zschokke per la Ditta Zschokke e Terrier di Parigi, coll'ulteriore ribasso del 4.25 per cento sulla vigesima.

Ci furono altri concorrenti: Klein-Schmide offrì l' 1.10 per cento; Frontini, Maratti e Pellerin l'1.10; e Cottrau 0.10.

Casse postali di risparmio — La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corrente ha pubblicato i due seguenti Decreti Reali del 18 febbraio p. p., controfirmati dai ministri Baccelli, Magliani e Zanardelli:

« *Art.* 1. Sono ammessi depositi di una lira ciascuno nelle Casse postali di risparmio, ai sensi della legge del 27 maggio 1875, n. 2779 (serie 2ª); mediante francobolli da cinque o da dieci centesimi, da applicarsi, per opera dei depositanti, su appositi cartellini, che saranno somministrati gratuitamente dagli Uffizii postali.

« Su ciascun libretto di risparmio non potrà essere iscritto più di uno di cotali depositi per settimana.

« *Art.* 2. Il presente Decreto avrà effetto dal giorno che sarà determinato dal nostro Ministro dei lavori pubblici, il quale emanerà le disposizioni occorrenti per l' esecuzione del medesimo ».

— « *Art.* 1. Sono ammessi depositi nelle Casse postali di risparmio, nei limiti e colle norme da determinarsi dai nostri Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, mediante cedole semestrali scadute di rendita consolidata del Debito pubblico al portatore o mista, al 3 od ul 5 per cento, il cui importare netto sarà accettato come denaro.

« *Art.* 2. Il presente Decreto avrà effetto dal giorno che sarà determinato dai nostri Ministri predetti ».

Esposizione internazionale d'elettricità a Torino. — Nell'Esposizione generale italiana che, col concorso del Governo, si aprirà in Torino nell'aprile del 1884, una sezione speciale sarà destinata alla *Elettricità*.

Il Comitato generale, a cui è affidato l'ordinamento della Mostra, ha deliberato che a questa Sezione sieno invitati gli espositori di tutti i paesi, e che i medesimi siano ammessi a concorrere, come i nazionali, a tutte le ricompense. L'Esposizione di elettricità, che verrà così a formarsi in seno alla Mostra generale italiana, comprenderà le seguenti categorie:

Elettricità statica.

Elettrochimica e materiali per gli apparecchi e per i circuiti elettrici, pile, accumulatori, ecc.; fili, gomene, ecc.; parafulmini.

Apparecchi per lo studio della corrente elettrica — Strumenti di misura — Apparecchi per le dimostrazioni didattiche.

Applicazioni dell'elettricità alla trasmissione di segnali ed applicazioni analoghe — Indicatori a distanza, cronografi, contatori, orologi elettrici.

Telegrafi, telefoni, microfoni.

Applicazione dell'elettricità alla sicurezza sulle ferrovie, segnali, sistemi di blocco, ecc

Applicazione all'accensione delle mine, ed applicazioni analoghe.

Applicazione alla medicina ed alla chirurgia.

Produzione industriale delle correnti elettriche; macchine magneto-elettriche e dinamo-elettriche.

Illuminazione elettrica.

Trasporto a distanza e distribuzione dell'energia meccanica per mezzo dell'elettricità.

Elettrometallurgia e galvanoplastica.

Applicazioni diverse.

Rivolgendosi agli elettricisti di tutti i paesi per invitarli a portare nella Esposizione italiana saggi dei loro prodotti, ed a venire a dimostrare, nel convegno di tutti i produttori italiani, nel centro di una delle provincie più industriali della Nazione, l'importanza delle grandi applicazioni industriali della corrente elettrica, il Comitato ha la certezza che il suo invito sarà preso in quella seria considerazione che esso si merita. Imperocchè, se v' ha un paese ove l'industria possa fondare sulle applicazioni dell'elettricità grandi speranze, questo è l'Italia, che, mentre è ora costretta a trarre dall'estero, per le caldaie a vapore e per l'illuminazione, tutto il carbon fossile, vede per lo avvenire nelle cascate e nei torrenti delle sue valli alpine una sorgente inesauribile di forza motrice.

Gli industriali italiani sentono il bisogno di rendersi conto delle grandi applicazioni a cui si presta l'elettricità, e non mancheranno di servirsene. All'interesse che chiamò gli elettricisti nel 1881 a Parigi, nell'inverno del medesimo anno a Londra, nel 1882 a Monaco, e che li riunirà di nuovo nel 1883 a Vienna, si aggiungerà, per invitarli nel 1884 alla Esposizione di Torino, la considerazione fondata dall'esteso campo di applicazioni, che questa Esposizione aprirà loro in un paese che nasce alle grandi industrie.

Nomine. — Annunziamo con piacere che l' ingegnere Alfredo Cottrau è stato nominato, con Decreto Reale del 1º marzo 1883 e su proposta del Ministro di agricoltura, membro del Consiglio superiore dell' industria, ed è stato pure eletto socio onorario del benemerito Reale Istituto d'incoraggiamento alle scienze di Napoli.

Onorificenze. — Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, S. M. ha nominato nell'Ordine della Corona d'Italia:

Commendatori — Kossuth cav. Luigi Teodoro ing. capo del Servizio della trazione e del materiale nelle Ferrovie dell'Alta Italia.

Frescot cav. Cesare, ing. capo del Servizio del materiale id.

Chardon cav. Giulio, ispettore principale id. id.

Confalonieri cav. Giuseppe, id. id.

Agazzi cav. Saverio, ing. capo Servizio materiale e trazione delle Ferrovie Romane.

Ufficiali — Bermani ing. cav. Cesare, ing. capo divisione della Manutenzione e lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Magnani cav. Giovanni, aggiunto al Ragioniere centrale, id. id.

Frigo cav. Calderico, capo divisione delle tariffe trasporti e litigi, id. id.

Drosso cav. Spiridione, capo del Controllo prodotti, id. id.

Fuà cav. Benedetto, reggente la 4ª divisione Manutenzione e lavori, id. id.

Bondimai cav. Agostino, ispettore principale di ragioneria, id. id.

Lampugnani cav. Luigi, sotto-segretario della Direzione dell'esercizio, id. id.

D'Adda cav. conte Antonio, id. id. id.

Nardi Massimiliano, ispettore principali dei Telegrafi (a riposo).

Cavalieri — Vismara Pietro, ispettore delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Lualdi Antonio, id. id.

Arici Marco, sotto-capo del Controllo spese, id. id.

Bottari ing Fulvio, ing. capo-sezione principale, id. id.

Cabanis Scipione, id. id.

Vendramini Angelo, id. id.

Olivieri ing. Francesco, ing. capo-sezione, id. id.

Clemente Lodovico, id. id.

Passerini Giustino, id. id.

Pozzi Lauro, id. id.

Gottardi Gottardo, id. id.

Raseri Medardo, capo-sezione principale nel servizio Materiale e trazione, id. id.

Farsi Tito, già ingegnere di costruzione della linea Avellinese.

Cinquini Giulio, id. id.

Bozza Giovanni, cassiere-capo delle Ferrovie Romane.

Casini Giuseppe, conservatore dei magazzini, id. id.

Rovai Enrico, ragioniere-capo, id. id.

Passigli Alberto, id. id.

Verole Pietro, capo-maestro delle Ferrovie dell'Alta Italia (a riposo).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero, quasi tutti, fuori dal movimento del mercato della settimana scorsa, e ne diamo i prezzi perchè non se ne perda la memoria.

Le Azioni Meridionali si tennero da 460 a 459 50; le Obbligazioni relative a 273; i Boni a 531; le Palermo-Trapani 1ª emissione a 273.50; quelle di 2ª emissione a 271; le Pontebbane a 450; le Meridionali austriache a 288; le Sarde, serie A. a 271; la serie B. a 267.50; le nuove a 272.50; le Centrali Toscane a 455; le Livornesi C. D. a 282.75; le Azioni Ferrovie Romane a 120.

Ed a proposito delle Azioni comuni delle Ferrovie Romane, dobbiamo notare che, in seguito a recente deliberazione del Consiglio superiore della Banca Nazionale italiana, questa ha autorizzato i suoi Stabilimenti a fare anticipazioni sopra tali titoli, collegati però colle Azioni trentennarie e privilegiate (Senesi), nella proporzione di nove Azioni trentennarie e di 7 azioni privilegiate (Senesi) per Azioni 84 comuni, equivalenti al valore complessivo di L. 790 in rendita dello Stato 5 0[0.

CONVOCAZIONI

Stabilimento metallurgico di Piombino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze (via Bufalini, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del resoconto 1882, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, per costituzione dell'Ufficio di sindacato, e per rinnovazione parziale del Consiglio.

Società per le Ferrovie del Ticino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 31 corr. in Roma, sede sociale (via di Pietra, 70), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, per deliberazioni sul bilancio 1882 e sull'emolumento dei sindaci, per disposizione relative al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società per le Ferrovie dell' Appennino Centrale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale per lo stesso giorno 31 corrente in Roma, alla sede suddetta, per trattare degli oggetti all' ordine del giorno sovraindicato.

Società anonima edificatrice italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Firenze, sede sociale (via Orivolo, 22), per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sul bilancio 1882, per deliberazioni sul medesimo e sulla proposta liquidazione della Società, colle conseguenti disposizioni amministrative.

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba — Gli azionisti sono riconvocati pel giorno 2 aprile p. v. in Milano (via S. Nicolao, 2), per trattare sull' ordine del giorno già pubblicato.

Società anonima dell'Acqua Pia (*antica Marcia*) — Gli azionisti sono convocati pel giorno 7 aprile p. vi in Roma (via Torre Argentina, 76), pel rapporto del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Cotonificio Veneziano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 aprile p. v. in Venezia, sede sociale (S. M. del Giglio, calle Campanile), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori, per approvazione del resoconto 1882, per la nomina di consiglieri, e per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio.

Società carbonifera Austro-Italiana di Monte Promina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 9 aprile p. v. in Torino, sede sociale, per la relazione del Consiglio d' amministrazione ed approvazione del bilancio 1882, e per la elezione di consiglieri e sindaci.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giordo 15 aprile p. v. in Modena, presso la sede sociale.

Società anonima per la strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 19 aprile p. v. in Torino (palazzo municipale), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori sul conto consuntivo 1882 e preventivo 1883, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano — Dal 20 corrente, presso la Banca Lomellina in Vigevano e dalla Banca Musso e Guillot in Torino, si pagano agli azionisti L. 11.25 per Azione, in acconto del dividendo 1883, colla presentazione del vaglia semestrale in scadenza al 20 stesso mese.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

Il 28 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione e prolungamento di tettoie al Poligono Ferrovieri in Torino (regione Crocetta), in diminuzione dell' importo di L. 26,373.18, così ridotto per ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 3,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riordinamento del Doceile di San Tommaso e di costruzione di un ramo principale di fogna lungo alcune vie della città, per il presunto importo di L. 63,479.20. Deposito interinale L. 1000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Amalfi-Positano-Meta, compreso fra Positano e la Punta Campana presso la Marina del Furore, della lunghezza di m. 9,937.45, in diminuzione dell'importo di L. 423,282.47, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale Roccadaspide-Bellesguardo-Sant'Angelo Fasanella compreso fra la sponda del fiume Calore ed il cimitero di Corleto, della lunghezza di m. 18,698.67, in diminuzione dell'importo di L. 307,742.42, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro mesi 30 dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Traversa di Cerchio a Barrea, compreso fra gli abitanti di Barrea ed Alfedena, della lunghezza di m. 10,058.36, in diminuzione dell'importo di L. 105,258,84, così ridotto pel ribasso già offerto dalla consegna. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Gigliotto Terranova, compreso fra il bivio per Caltagirone ed il ponte Passo di Piazza, della lunghezza di metri 10,039.42, in diminuzione dell'annuo canone di L. 11,613.10, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale lire 2,800, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Lucca, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rettifica del tronco della strada nazionale Livorno-Mantova compreso fra il villaggio delle Fornaci ed il ponte di Campia sul Serchio, in diminuzione dell'importo di L. 144,100.58, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale Albano-Marsiconuovo, compreso fra il cimitero di Albano e la testata destra del ponte sul Basento, nonchè della sistemazione di un tronco di strada comunale già costruito, della complessiva lunghezza di m. 8,844, in diminuzione dell'importo di L. 184,951.26, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 16,000, cauzione definitiva L. 26,000, ambedue come sopra.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Sansevero (provincia di Foggia) si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada detta del Giardino pubblico a lastre vulcaniche e calcaree, per il presunto importo di L. 48,808.14. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva L. 5,000.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 5000 di stagno, in pani, per il complessivo importo di L. 14,500. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1,500 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Provincia di Benevento la costruzione di un ponte metallico sul torrente Tammarecchia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE: *Statutario L.* 100,000.000, *emesso L.* 50,000,000, *versato L.* 35,000,000

SEDE CENTRALE: ROMA — SEDI COMPARTIMENTALI: PALERMO, GENOVA

Sede Centrale di Roma.

I signori portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che, a termini dell'art. 5 della relativa Convenzione 27 marzo 1878, essendosi proceduto alla prima estrazione delle serie che compongono quel Prestito, ne venne estratta la serie *U*.

Le 500 Obbligazioni di questa Serie (250 in oro e 250 in carta) verranno rimborsate alla pari a partire dal 30 giugno p. v.

Roma, 15 *marzo* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE: *Statutario L.* 100,000,000, *emesso L.* 50,000,000, *versato L.* 35,000,000

SEDE CENTRALE: ROMA — SEDI COMPARTIMENTALI. PALERMO, GENOVA.

Col 31 marzo del corrente anno le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della cedola n. 20, delle obbligazioni R. Rubattino e C. per il trimestre d'interessi scadente in quello stesso giorno nell'importo di L. 15 in oro per le Obbligazioni tipo oro, e di L. 15 in valuta legale italiana per quelle create in questa ultima moneta:

in *Roma*, *Genova*, *Torino*, *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Id.* presso la Banca Generale;
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra*, » i signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel*, » i signori Pury e Comp.;

Il pagamento a Ginevra e a Neuchâtel delle L. 15 in moneta legale italiana, per le Obbligazioni create in tale speciale valuta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e Comp., e Pury e Comp.

Roma, 15 *marzo* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA PISTOIA e SAMAIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **382,200** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **1,098,000** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **8,300** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro ed acciaio e ghisa vecchia da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **3 aprile 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 5 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 15 Marzo 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore

DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA), dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

Medaglie d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì.

SOCIETÀ ITALIANA

DEI

CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON OFFICINE

IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA

COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO		al quin.
Cemento idr. a lenta presa	L.	1 80
Detto a rapida presa	»	3 »
Detto a rapida presa (Qual. sup.)	»	4 »

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO		al quin.
Calce idr. di Palazzolo	L.	2 50
Cemento idr. Portland	»	5 »
Detto Portland (Qual. sup.)	»	7 »

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.ia

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Gru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

DA VENDERE O D'AFFITTARE

PER

Conceria, Lanificio, ecc.

Vasti Fabbricati con terreni attigui in gran parte cinti da muro, della superficie di circa 20 ettari, con forza motrice di 15 a 20 cavalli, che potrebbe portarsi anche a 50, alla distanza di 18 chilometri da Torino ed a breve distanza dalla ferrovia.

Lo Stabilimento è munito di macchine ed utensili — Recapito all'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13, Torino.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale

per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1882

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Anno XVI. Mercoledì 28 Marzo 1883. N. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

GL' INFORTUNII NEL LAVORO

Ecco il testo del progetto di legge presentato da ultimo alla Camera dei deputati dall' on. ministro Berti, per la difesa degli operaj colpiti da infortunio nel lavoro:

Art. 1. Le Imprese di ferrovie e *tramways*, i proprietarii di fondi urbani o rustici nei quali si eseguiscono opere nuove o riparazioni, gli imprenditori e gli assuntori di queste, i proprietarii e gli esercenti delle miniere, cave, officine, sono sempre solidariamente responsabili, salvo l'azione di regresso tra di loro o verso chi di ragione, del danno che può derivare al corpo ed alla salute dei lavoranti, nell' esercizio delle vie ferrate, dalle rovine generali o parziali che avvenissero nelle costruzioni e nel lavoro, dalle frane, escavazioni, esplosioni, ed in generale da ogni altro consimile disastro sopravvenuto nello esercizio della loro arte, industria e mestiere.

Cessa tale responsabilità, quando sia provato che il fatto avvenne per negligenza del danneggiato, per caso fortuito o per forza maggiore.

Art. 2. L' indennità dovuta dalle persone responsabili per il risarcimento dei danni deve comprendere: *primo*, nel caso di morte immediata o sopravvenuta dopo una cura, le spese d' infermità, dei funerali, il danno sofferto durante la malattia per impotenza al lavoro, il danno cagionato dalla morte del lavoratore alle persone della famiglia, al cui mantenimento era obbligato al tempo della sua morte; *secondo*, nel caso di lesione non seguita da morte, o di altro danno alla salute, deve comprendere le spese sostenute per la guarigione, ed il danno sofferto per impotenza al lavoro, permanente o temporanea, totale o parziale.

Art. 3. L' Autorità giudiziaria stabilisce l' ammontare delle indennità, avuto riguardo al complesso delle circostanze che cagionarono il disastro ed alle condizioni economiche delle persone responsabili.

Se il fatto è attribuibile in parte anche ai danneggiati, l' Autorità giudiziaria ne terrà calcolo nel commisurarne l' indennità. Col consenso degli interessati, l'Autorità giudiziaria può sostituire al pagamento del capitale un assegno di rendita temporanea o vitalizia equivalente.

Art. 4. I crediti delle persone aventi diritto alle indennità verso le persone responsabili hanno il privilegio pari ai crediti contemplati negli articoli 1956, 1963 del Codice civile, e non possono esser ceduti, nè sequestrati.

Art. 5. Quando, durante il tempo del giudizio, non possono essere determinate le conseguenze del disastro, l' Autorità giudiziaria, liquidando il danno, può riservare l'assegnamento di una indennità maggiore per il caso di morte od aggravamento notevole nello stato della salute del danneggiato; e la stessa riserva può farsi in favore delle persone responsabili, per la riduzione dell' indennità nel caso che, dopo il giudizio, fosse accertato che le conseguenze del disastro furono meno gravi di quelle previste.

In entrambi i casi, la liquidazione definitiva deve farsi al più tardi entro un anno dalla data della sentenza contenente la riserva.

Art. 6. Se il danneggiato fosse assicurato presso qualche Istituto per i danni derivanti dagli infortunii, e le persone responsabili avessero contribuito al pagamento dei premii, l' indennità pagata dall' Istituto assicuratore al danneggiato ed agli aventi diritto sarà dedotta dall' intera indennità dovuta dalle persone responsabili, purchè il concorso di queste nel pagamento dei premii non sia stato inferiore al terzo dell' importare dei premii stessi e l' assicurazione comprenda tutti i capi di infortunio indistintamente.

Art. 7. I proprietarii, gli imprenditori, gli assuntori e gli esercenti indicati nell' articolo primo, sono tenuti a denunciare, entro il termine di 24 ore, all'Autorità giudiziaria

locale qualsiasi caso di disastro, sotto pena di una multa di lire 100 a 25.

Art. 8. Nei casi previsti dalla presente legge, l'Autorità giudiziaria procede in via sommaria e d'urgenza. La sentenza deve essere esecutoria non ostante opposizione od appello, senza cauzione.

Art. 9. Al lavorante danneggiato ed agli aventi diritto spetta il beneficio del patrocinio gratuito.

Art. 10. Sarà considerata come nulla e non avvenuta la rinunzia anche parziale ai beneficii della presente legge.

Art. 11. L'azione per il risarcimento dei danni si prescrive col decorso di un anno, computabile dal giorno in cui avvenne il fatto che li occasionò; ed in caso di morte del danneggiato, dalla data di questa.

Art. 12. Con Decreto Reale, previo il parere del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore di sanità, saranno designate le industrie, le arti, i mestieri, il cui esercizio serve a determinare certe gravi malattie, all'effetto di stabilire le cautele occorrenti per gli operaj, nonchè i criterii e la misura della responsabilità in cui incorrono i proprietarii, i committenti ed ogni altra persona designata nell'articolo primo, in caso di gravi malattie, come di ogni infortunio sopraggiunto.

IL PIANO REGOLATORE

DELLE OPERE EDILIZIE DI ROMA

Il ff. di Sindaco di Roma ha pubblicato il seguente R. Decreto, con cui viene approvato il piano regolatore delle opere edilizie e di ampliamento, di cui abbiamo già più volte parlato nel nostro giornale:

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 14 maggio 1881, n. 209, con cui fu approvata la Convenzione stipulata il 14 novembre 1880 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Sindaco di Roma pel concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno;

Visto il piano regolatore edilizio e d'ampliamento della città di Roma, compilato dall'Ufficio tecnico municipale colla firma dell'ing.-capo Viviani, stato regolarmente deliberato dal Consiglio comunale nelle sue adunanze del 16, 19, 21 e 26 giugno 1882 e 12 gennaio corrente anno;

Vista la domanda del Municipio di Roma per l'approvazione di detto piano, a senso dell'articolo 2 della succitata Convenzione;

Visti gli atti di pubblicazione e le opposizioni fatte a detto piano da Augusto Marchesi, dal comm. Cesare Brenda, da Maria Grandoni in Gaffi, dal cav. Minicucci, dal conte Caen, dalla Direzione del Genio militare, dalla Ditta Cantoni e Compagnia, dall'Impresa Belluni e Basevi, dall'ing. Degli Abbati, dall'ing. Bartelemy, dall'avv. Aurelio Martinelli e da altri, nonchè le proposte per l'adozione di varianti al piano stesso, massime per il tracciato assegnato alla via Nazionale;

Vista la deliberazione del Consiglio comunale di Roma 9 agosto 1882 e della Deputazione provinciale dell'11 settembre successivo, con cui vennero respinte le mentovate opposizioni e proposte varianti;

Vista la successiva deliberazione del Consiglio comunale di Roma 12 gennaio corrente anno, con cui fu stabilito il taglio del palazzo Altieri, per dare, in tale località, alla via Nazionale la larghezza di venti metri prescritta dalla legge, sopprimendo la strada succursale, precedentemente deliberata, fra la chiesa ed il già convento del Gesù;

Ritenuto che il Comune di Roma si è uniformato pienamente alla procedura ed agli incumbenti al riguardo prescritti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità; nonchè da quella del 14 maggio 1881, n 209, concernente il concorso dello Stato nelle opere edilizie della Capitale del Regno, stabilendo colle Amministrazioni dello Stato le posizioni ed estensioni dei terreni rispettivamente assegnati alle varie opere governative, sì e come trovansi segnate nel piano stesso;

Che il Municipio di Roma si è inoltre impegnato di procedere d'accordo col Ministero della guerra per quanto riguarda le presenti e future costruzioni di fabbricati e delle opere militari entro e fuori il perimetro della città stessa, sì e come risulta dalla Convenzione speciale in data 7 febbraio corrente anno, stipulata fra l'Amministrazione municipale e quella militare;

Che l'attuazione di detto piano riveste non solo il carattere di utilità pubblica, ma diventa eziandio d'imprescindibile necessità ed urgenza, onde provvedere, senza ulteriore ritardo, ai bisogni ognor crescenti della viabilità, del commercio, dell'igiene, dell'ornato, ed alle esigenze dei servizii governativi inerenti alla Città capitale del Regno;

Che l'approvazione di detto piano è eziandio indispensabile onde mettere in grado i proprietarii di procedere con sicurezza alla costruzione di nuovi edifizii, regolandone in pari tempo la fabbbricazione;

Che l'art. 14 della Convenzione succitata già stabilisce l'obbligo di contributo per parte dei proprietarii dei beni confinanti e limitrofi, con facoltà al Comune di Roma di espropriare puranco le zone laterali, quando ciò conferisca al decoro delle opere da eseguirsi, previa l'osservanza delle prescrizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359;

Che sono inammissibili le opposizioni fatte e varianti proposte per detto piano, nei rapporti sì tecnici che economici, essendo il medesimo stato ritenuto meritevole di approvazione dalle Autorità e Consessi competenti;

Che, del resto, di fronte all'utile pubblico devono cedere i privati interessi, i quali d'altronde restano pur sempre garantiti e definiti, quando occorra, a senso di legge, dai tribunali ordinarii;

Che non hanno fondamento le eccezioni fatte da Augusto Marchesi col suo ricorso del novembre scorso sulla validità della deliberazione 11 settembre 1882 della Deputazione provinciale di Roma, la quale risulta pienamente regolare e legale di fronte alla legge;

Che sono del pari inattendibili i memoriali, posteriormente prodotti dal predetto ingegnere, anche a nome di altri, perchè essi mirano, almeno in parte, a sostituire un loro progetto, che il Municipio non vuole, a quello già deliberato;

Che, d'altronde, i loro reclami, in quanto erano fondati per il tracciato di via Nazionale, trovano soddisfazione nella deliberata parziale demolizione del palazzo Altieri;

Visto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359;
Sentito il Consiglio di Stato;
Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici:
Abbiamo decretato e decretiamo:

« È approvato, per causa di pubblica utilità, il piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Roma, stato deliberato dal Consiglio comunale, in conformità dei tipi in data 31 agosto 1882 e 16 febbraio 1883, firmati dall'ingegnere direttore dell'Ufficio tecnico municipale Alessandro Viviani, e dal ff. di sindaco L. Torlonia, e visti, d'ordine nostro, dal Ministro predetto.

« È assegnato il termine massimo di anni venticinque, dalla data di questo Decreto, per compiere le espropriazioni ed opere necessarie per la esecuzione del piano stesso.

« Lo stesso Ministro è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto ».

Dato a Roma, addì 8 marzo 1883.

UMBERTO.

A. Baccarini.

FERROVIA ADRIACO-TIBERINA

Nella seduta del 20 corrente del Consiglio provinciale di Venezia, trattandosi delle *Comunicazioni sulla ferrovia Adriaco-Tiberina e relative deliberazioni*, l'avv. Pellegrini, incaricato dalla Deputazione provinciale di riferire sull'argomento, parlò lungamente sull'importanza della linea Adriaco-Tiberina, e sulle cause per le quali, quando il Parlamento nel 1879 ha votato la legge ferroviaria, la linea stessa non fu compresa fra quelle votate. Disse essere stato incaricato dalla Deputazione provinciale di trattare, assieme al proprio collega Chiereghin, colla Provincia di Ravenna, per il sollecito compimento di una linea, ch'egli ritiene interessantissima per le Provincie nel cui territorio dovrà, passare, e per tutta l'Italia nei riguardi strategici, commerciali ed economici.

Accennò alla presentazione delle proposte del commend. Cesare Trezza, ed alle pratiche fatte perchè le proposte stesse venissero migliorate per modo, da non recare il minimo aggravio alle Provincie in genere, ed a quella di Venezia in particolare.

Data quindi lettura della Convenzione stipulata in Ravenna fra i rappresentanti di quella Provincia e di quella di Venezia ed il comm. Trezza, propose all'approvazione del Consiglio la deliberazione seguente:

« Il Consiglio provinciale,

« Udita la relazione della Deputazione provinciale;

« Approvando le pratiche tutte della Deputazione medesima e gli atti dei suoi delegati speciali, i quali tennero Congresso nel 25 e 26 maggio decorso in Roma, e trattarono col proponente comm. Cesare Trezza;

« Ritenuto essere la costruzione e l'esercizio di una ferrovia (Adriatico-Tiberina) da Venezia a Roma per la via più breve, non solo della massima utilità della Provincia, ma di sommo interesse nazionale sotto ogni punto di vista, e specialmente strategico e commerciale;

« Preso atto della proposta del comm. Cesare Trezza, concordata coi delegati delle Deputazioni provinciali che hanno assistito al Congresso di Roma, colla quale si provvede alla costruzione della linea ed è ceduto l'esercizio; colla quale cessione la Provincia viene ad essere integralmente compensata del dispendio per la costruzione proposta; datata da Ravenna 25 agosto p. p., registrata il dì dopo al n. 1162, Privati, e depositata il 27 stesso mese in atti del notaio Remo Santucci al Repertorio N. 3894.906, registrato il 29 successivo al N. 542, Pubblici;

« Visto l'art. 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici;

« Delibera,

« Sotto la espressa condizione che la linea da Mestre dovrà giungere ad Adria, secondo il tracciato e giusta gli accordi che sono o siano per essere convenuti fra la Provincia di Venezia ed il comm. Cesare Trezza:

« I. Di costituirsi in Consorzio con le altre Provincie e con gli altri enti interessati, sulla base e secondo la quota di concorso in L. 3,522,981.17, proposta dalla Deputazione provinciale di Ravenna con nota in data 11 gennaio 1883, che viene allegata a questa deliberazione, allo scopo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia Adriaco-Tiberina; con questo però che l'avere la Provincia di Ravenna determinato il reparto e le basi del Consorzio in relazione al progetto Romano, che verrà dai delegati prodotto al Ministro, non s'intende pregiudichi in verun modo che esso progetto possa subire quelle modificazioni che sieno proposte e sanzionate dal Governo e dal medesimo imposte come meglio atte a soddisfare, non tanto agli interessi di questa Provincia, quanto a quelli che sono i caratteri ed i pregi principali di questa importante linea ferroviaria.

« II. Di chiedere ed ottenere dal Governo, in base e per gli effetti della legge 29 giugno 1879, e 5 luglio 1881, e 5 luglio 1882, la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Adriaco-Tiberina, che, distaccandosi a Mestre dalla ferrovia Venezia per la Pontebba, coll'andamento più breve, produttivo e strategico e meno dispendioso, vada a far capo, presso Baschi, alla ferrovia in esercizio Orvieto-Orte-Roma.

« III. Di stipulare col comm. Cesare Trezza una Convenzione, assicurata da garanzia non minore di 150,000 lire di rendita consolidata al 5 per cento, pari al capitale nominale di tre milioni da depositarsi nella Cassa dei depositi e prestiti, mediante la quale gli oneri tutti derivanti al Consorzio dalla concessione sieno rilevati dallo stesso comm. Trezza, accollatario della costruzione e dell'esercizio; salvi al Consorzio gli atti che si verificassero in caso di riscatto convenzionale o coattivo, a termini dell'art. 5 della citata Convenzione.

« IV. Di delegare, a tutti gli effetti della legge comunale e provinciale, i signori da nominarsi semestralmente in questa seduta per costituire la sede del Consorzio, per formare lo Statuto e per eleggere il presidente ed il Comitato esecutivo, e per fare quant'altro sia necessario per la costituzione del Consorzio e pel conseguimento del fine del Consorzio stesso.

« V. Di dare facoltà ai predetti delegati, colle riserve di cui sopra, di rendere perfetta la Convenzione stipulata fra i delegati delle Deputazioni provinciali di Ravenna e Venezia ed il comm. Cesare Trezza il 27 agosto 1882, e di accettare la Società o le Società che il Trezza presen-

tasse in propria sostituzione, come pure, in caso di rifiuto di qualche Provincia a prendere parte al Consorzio, di accettare in suo luogo il Comune o Comuni interessati di quella provincia ».

Dopo breve discussione, il Consiglio approvava, con voti 24 affermattvi e 2 contrarii, le proposte ed il complesso delle medesime.

Passava poi alla nomina del delegato, e riusciva eletto il cons. Pellegrini con voti 24, ed a sostituto il cons. Chiereghin con voti 20. —

Consimile doliberazione venne presa dai Consigli provinciali di Perugia e Forlì; e fra qualche giorno, come fu annunciato, si pronuncieranno anche i Consigli delle provincie di Padova, Rovigo, Ferrara e Pesaro.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ieri si è aperta in Milano la solita Conferenza fra i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie per trattare di cose attinenti al servizio cumulativo italiano, fra cui le tariffe pei cavalli da corsa e da monta, per le Esposizioni e Congressi, per le macchine agrarie dello Stato, per la più sollecita definizione dei reclami commerciali, pel trasporto di giornali e pacchi postali, ecc.

✂

Il 2 aprile p. v. si riunirà a Locarno una Conferenza tra i delegati delle Ferrovie della Lega italo-germanica, allo scopo di stabilire in modo definitivo la riforma della tariffa pel servizio italo-germanico, via Gottardo, riforma che le Ferrovie italiane posero nello scorso autunno come una condizione *sine qua non* per l'attuazione, tuttora provvisoria, della tariffa predetta, affinchè questa abbia a corrispondere realmente ai beneficii che si ha diritto di ripromettersi dalla nuova via del Gottardo.

Nutriamo viva fiducia che le Ferrovie estere, e specialmente quelle dell'Alsazia-Lorena, non esiteranno più oltre a rimuovere le difficoltà finora incontratesi per la riforma della tariffa in questione.

✂

La settimana scorsa ebbero termine in Torino le sedute della Commissione ferroviaria per i miglioramenti da portarsi all'illuminazione dei treni sulle reti italiane.

La Commissione, dopo avere studiati teoricamente e praticamente alcuni sistemi di lampade, ha riconosciuto che quella che presentava maggiori vantaggi era la lampada costruita dal Servizio del Materiale dell' Alta Italia per le vetture economiche; però, constatando che praticamente per le vetture ordinarie, sia per la manipolazione che pel mantenimento, essa presentava qualche inconveniente, incaricò il detto Servizio, prendendo per base tutto quello che si riscontrò di migliore nelle lampade esperimentate, di costruirne una, che dovrà essere provata dalla Commissione medesima, la quale si riunirà a tal uopo nel giugno prossimo.

Circa poi all'olio da adoperarsi, fu riconosciuto che quello di ravizzone era il più conveniente, tanto per la luce che per il prezzo; e si stabilì di preparare uno schema di Capitolato, sia per le qualità che dovrà avere, come per le condizioni della fornitura; capitolato da adottarsi da tutte le Amministrazioni ferroviarie italiane.

✂

Col 1° del prossimo aprile sarà aperto all'esercizio, tanto pei viaggiatori che per le merci, il tronco Sassuolo-Modena (m. 16,772) della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola.

✂

Ci scrivono da Lucca che quella Deputazione provinciale, in sua recente adunanza, ha deliberato di rinnovare al Governo le più vive istanze affinchè voglia disporre per la sollecita esecuzione dei lavori della ferrovia da Lucca a Viareggio, e più specialmente per la costruzione del ponte sul Serchio, compresone i lavori del primo tronco della ferrovia medesima.

✂

Ci scrivono da Cagliari che la Direzione dell' esercizio delle Ferrovie Sarde ha studiato, di accordo col R. Sotto-Commissariato dell' esercizio, e sottoposto al Ministero dei lavori pubblici per approvazione, un progetto di riordinamento delle tariffe speciali vigenti su quella rete.

Col detto progetto non è portata alcuna modificazione alle tariffe speciali in vigore pel trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande velocità. Le varianti introdotte nelle tariffe speciali a piccola velocità hanno lo scopo di renderle più utili al Commercio e più facili nella loro applicazione.

✂

Siamo informati da Milano che la Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba ha rassegnato alla Superiorità per approvazione una proposta di modificazione dell' articolo 77 delle tariffe provvisorie vigenti sulle dette ferrovie, relativo al carico, scarico e ritiro delle merci.

✂

Veniamo informati da Palermo che le dirotte pioggie del corrente mese hanno causato dei danni di qualche entità alla ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, specialmente nei rilevati. Il Servizio di manutenzione della strada ha lavorato e lavora attivamente per riparare ai danni che si sono manifestati, affine di evitare che possano succedere interruzioni nell' esercizio della ferrovia.

✂

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha approvato lo schema di Convenzione che dovrà sostituirsi a quello vigente col Municipio di Torino per la concessione e l'esercizio del binario di raccordamento fra la Stazione di Porta Susa ed i magazzeni generali del Dock.

✂

Sappiamo che la Società delle Ferrovie Meridionali ha compiuta, in concorso della Impresa Santini, la constatazione dei lavori eseguiti da questa Impresa lungo un tronco della linea Aquila-Rieti. Entrata così in possesso dei lavori, la Società ha subito disposto per la riattivazione di tutte le opere, le quali procedono ora regolarmente e con attività.

✂

Il sig. F. Podestà di Genova ha avanzata domanda al Ministero dei lavori pubblici perchè gli sia accor-

data la concessione di una linea di tramvia a vapore da Genova all'abitato di Prato, lungo la strada nazionale da Genova a Piacenza. La linea, per la quale il sig. Podestà ha già inoltrato alla Superiorità il relativo progetto, avrebbe la lunghezza di 11 chil. e toccherebbe gli abitati di Genova, Chiappazzo, Caderiva, Le Gavette, Prelli, San Gottardo, Olmo, Chiappella, Madonnetta, Cadegalli e Prato.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia approvò la Convenzione stipulata colla Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, per lo scambio delle merci alla Stazione di Modena.

Col 1° aprile p. v. verrà attivato l'orario approvato dal Ministero per la linea Pavia-Vercelli.

Collo stesso giorno, sulla linea Verona-Legnago-Rovigo, verrà attivato un nuovo orario, con aumento delle comunicazioni attuali, facilitate dall'introduzione su quella linea del servizio economico.

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò uno schema di nuova Convenzione col Municipio di Torino per la concessione e l' esercizio del binario di raccordamento della Stazione di Porta Susa coi Magazzini generali del Dock;

Autorizzò la spesa di L. 70,170 per l'acquisto di piombi e relativa cordicella per piombar carri;

Aggiudicò alla Ditta E. Raggio la fornitura di 20[m. tonn. di carbone inglese in mattonelle;

Idem alla Ditta Pyman-Watson la fornitura di 86[m. tonn. di carbone minuto inglese;

Idem alla Ditta stessa la fornitura di 30[m. tonn. di carbone grosso inglese;

Idem altra fornitura di 14[m. tonn. di carbone come sopra, alla Ditta John Vipond e C. di Newport;

Aggiudicò altra fornitura di 14[m. tonn. di carbone come sopra alla Ditta South Wales e C.;

Idem altra fornitura di 30[m. tonn. di carbone grosso inglese alle Ditte Pyman Watson, e Francis Casissa (metà ciascuna Ditta);

Approvò la spesa di L. 7,235 per acquisto e posa in opera di apparecchi occorrenti per l' illuminazione a gaz della Stazione di Mantova.

Sappiamo pure che l' Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha stabilito l' apertura di apposita gara per l' affitto del nuovo Caffè ristorante di Venezia;

Ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici una proposta per un concorso di esami a 300 posti di impiegati amministrativi;

Ha approvato il certificato di collaudo provvisorio dei lavori di costruzione eseguiti dalla Impresa ing. Giuseppe Grassi nella Stazione di Monza.

Ecco le informazioni che nella scorsa settimana abbiamo promesso intorno al progetto di appalto, testè presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, del tronco Moretta-Cavallermaggiore, della linea di 3ª categoria da Airasca a Cavallermaggiore.

Il tronco ha la lunghezza di m. 14,352, e la spesa totale è presunta in L. 1.250,000, delle quali per lavori da appaltare L. 650,000. Dall'appalto sono escluse le espropriazioni stabili e le opere impreviste, alle quali provvederà l'Amministrazione governativa. Anche la provvista dei ferri di armamento e del materiale fisso per le Stazioni non è compresa nell'appalto.

Per quanto riguarda la planimetria, il tronco è diviso in m. 1698 di tratte in curva, con raggio minimo di m. 400, ed in m. 12,654 di allineamenti retti. Altimetricamente, il tronco stesso è ripartito in m. 2,540 di livellette orizzontali ed in m. 11,812 di livellette in pendenza, delle quali la massima raggiunge il 7.50 per mille.

Le opere d'arte principali progettate sono due, cioè: ponte sul Varaita in due campate, della luce di m. 16 cadauna; ponte sul Macra a 3 arcate, della luce di m. 17.

Le opere d'arte minori sono in complesso 60, delle quali 13 esterne alla strada.

Sono progettate una Stazione ed una fermata, la prima per l'abitato di Villanova-Solaro, e la seconda per quello di Murello.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono da eseguire 30 passaggi a livello, e per dare alloggio al personale di guardia devonsi costruire 11 case cantoniere.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Opinò potersi approvare il progetto e bandire gli incanti per l'appalto della costruzione del tronco dall'Adige al Lusenzo, della ferrovia di 2ª categoria Adria-Chioggia: la lunghezza del tronco è di m. 9,886, e la spesa presuntiva di L. 2,530,000, di cui per lavori a base d'asta L. 2,096,000, e per espropriazioni, imprevisti, ecc., lire 434,000;

Ritenne che si possa stipulare la Convenzione tra il Governo ed il Municipio di Torino per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia funicolare Agudio, dalla Nazionale per Casale all' altipiano di Superga. La lunghezza della linea è di m. 3,130, e la spesa preventivata è di L. 1,500,000, nella quale il Governo concorre in misura di 6[10, ossia con L. 900,000;

Avvisò potersi approvare la maggiore spesa occorsa per la provvista di materiali d'armamento delle Stazioni della ferrovia Novara-Pino: tale spesa rileva a L. 18,300;

Opinò che possano essere approvati i progetti e bandirsi gl'incanti per l'appalto della costruzione dei seguenti tronchi di ferrovia:

a) Tronco da Este a Montagnana, della linea di 3ª categoria Legnago-Monselice. La lunghezza del tronco è di metri 16,000, e la spesa è preventivata in lire 1,071,200, delle quali a base d'asta L. 638,000, ed il resto per espropriazioni stabili e lavori ad economia;

b) Tronco da Chivasso al Km. 12 + 700 della linea di 3ª categoria da Chivasso a Casale, della lunghezza di m. 12,700, e del costo totale di L. 1,430,000, delle quali per opere da appaltare L. 1,000,000, e per espropriazioni, armamento ed imprevisti L. 430,000;

Ritenne che possa essere approvato il progetto d'appalto per l'acquisto e collocamento in opera dei materiali e dei meccanismi fissi pei tronchi Bevano-Cervia e Bevano-Ravenna, della ferrovia di 3ª categoria Ravenna-Rimini. L'importo delle provviste e dei lavori a base d' asta rileva a L. 78,250;

Opinò che, anche agli effetti di pubblica utilità per le relative espropriazioni, possa essere approvato il progetto pei lavori di consolidamento di un tratto della ferrovia Taranto-Reggio, fra i chil. 212 e 212 + 078, ed altre opere;

Opinò che possa essere approvato il progetto e possano esperimentarsi gli incanti per l'appalto del tronco di ferrovia da Grotte a Montefiascone, della ferrovia da Viterbo ad Attigliano. (Per questo tronco furono studiati dall'Ufficio governativo, incaricato degli studii della linea, due distinti progetti; per il primo dei quali la Stazione di Montefiascone verrebbe situata a m. 3,800 dall'abitato, e

per il secondo la distanza fra il detto abitato e la propria Stazione sarebbe ridotta a m. 2,450. Il Consiglio di Stato approvò il primo progetto, il quale, sia pel rispetto tecnico, che per quello finanziario, fu già giudicato più conveniente anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici). La spesa preventivata per l'esecuzione di questo progetto rileva a L. 891,270;

Ritenne che possano approvarsi i progetti e sperimentare gli incanti pei seguenti appalti della ferrovia da Cuneo a Mondovì:

a) 2° e 3° tronco della linea, della lunghezza complessiva di m. 18,219, e dello importo totale di lire 1,332,000, delle quali L. 964,000 per lavori da appaltare e L. 368,000 per espropriazioni, imprevisti, lavori in economia, ecc.;

b) Quarto tronco della linea medesima, compreso fra il chilometro 20 + 100 e la Stazione di Mondovì, lungo m. 5,842, ed importante la spesa totale di L. 1,266,000, di cui a base di appalto L. 1,066,000, e L. 200,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, lavori imprevisti e ad economia, ecc.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 24 corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di una tettoia metallica nella Stazione di Vercelli;

La sistemazione di binarii e la costruzione di una tettoia metallica al Molo di Terranova Pausania, in provincia di Sassari;

La costruzione delle Stazioni di Rometta Saponara e di San Filippo, nel tronco Saponara-San Filippo della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

La costruzione di un tratto, distrutto dal torrente Diveria, della strada nazionale del Sempione fra Isella e Paglino, in provincia di Novara;

Il restauro del ponte di legno sul fiume Lamato, nel 3° tronco della strada nazionale delle Calabrie, in provincia di Catanzaro;

Le opere di riparazione frontale al froldo Brede nell'arginatura destra di Po, in Comune di San Benedetto, provincia di Mantova;

La sistemazione dell'arginatura destra del Meduna, nel tronco dallo sbocco del Sentirone a Perissine e nell'altro da Perissine a Trameacque, in Comune di Prata di Pordenone, provincia di Udine;

E l'apertura di un traforo del Molo Angioino nel porto di Napoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Alle ore 10 ant. del 5 aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Milano e Como, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la posizione in opera dell'armamento, dei meccanismi fissi ed altri materiali di soprastruttura lungo la ferrovia Gallarate-Laveno, per la presunta somma di L. 120,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro giorni 30 e 15, secondo le diverse tratte in cui verranno suddivisi i lavori, come è spiegato nel Capitolato speciale.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,500, ed in L. 12,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In seguito alla diminuzione di L. 14.05 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 251,268.75, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 gennaio p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento e inghiaiamento della via e delle Stazioni sul primo tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra la Stazione di Parma ed il fiume Po, della lunghezza di metri 19,476.22 (esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento e dei meccanismi fissi), si procederà alle ore 10 ant. del 9 aprile p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 215,965 49, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi appena principiata la consegna del materiale metallico, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sette.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in L. 27,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Tramways di Roma. — La Giunta municipale ha stabilito che la Stazione attuale in piazza Montanara sia trasferita alla piazza della Bocca della Verità, e che la linea, invece di percorrere, come adesso, la via della Salara, che è troppo angusta e più frequentata dagli altri veicoli, debba, tanto nell'andata che nel ritorno, percorrere la via di Porta Leone.

Il Municipio ha poi stipulato un contratto coll'Amministrazione dei *tramways* per autorizzare l'uso del vapore anche nell'interno della città.

Eccone le principali condizioni:

La linea esterna alla città, dalla Stazione per Tivoli sino al piazzale della progettata nuova porta San Lorenzo, dovrebbe continuarsi fuori del confine della via del Cimitero, quando sia possibile alla Società l'acquisto della corrispondente zona di terreno di proprietà privata; altrimenti la linea dovrà essere separata dal resto della via mediante uno steccato.

Lungo il viale Principessa Margherita, il binario dovrebbe essere posto, non già sul marciapiede alberato e fiancheggiato dal muro della Stazione, ma sulla carreggiata vicino al marciapiedi.

Il Consiglio comunale ha però deliberato di sospendere l'approvazione di questa Convenzione, affinchè sia meglio studiato l'argomento.

Tramways di Bologna. — Il 18 corr. vennero, per la prima volta, fatte le prove della linea di *tramway* a vapore da Bologna a Casalecchio, che fu percorsa da una carrozza con locomotiva per circa 5 chilometri.

Il giorno appresso la locomotiva entrò anche in città.

Tutto andò bene, e quanto prima la linea si aprirà al pubblico servizio.

Stazione di Varese. — Leggiamo nella *Cronaca Varesina*:

Ci consta da fonte attendibilissima, che dopo i diversi e molteplici tracciati fatti studiare dalla Società delle ferrovie complementari per il passaggio ed il collocamento della Stazione di Varese, si ritiene che abbia ancora tutte le probabilità di essere adottato l'originario progetto di massima studiato dall'ing. Leopoldo Zanzi per incarico dell'Impresa Vaucamps.

È noto che un tal progetto, per quanto riguarda Varese, collocava la Stazione nei *prati comuni*, ed evitando ogni tortuosità — sempre dannosa, ma in ispecie in una ferrovia che, come la nostra, ne ha a fianco altre in continua minaccia di concorrenza — sottopassava la piazza del Mercato e Montalbano, per riuscire a Casbenno, sul naturale suo tracciato verso Laveno.

Ferrovie Valtellinesi. — La *Valtellina* dice che proseguono attivamente le pratiche per affrettare la consegna all'Impresa Frova dei due tronchi Sondrio-Morbegno e Campo-Chiavenna. Le espropriazioni degli stabili da occuparsi per la costruzione della linea sono molto inoltrate,

Nel territorio dei Comuni di Sondrio, Ardenno, Talamona, Morbegno, Prata e Samolaco sono già giunte ad un buon punto, per cui è imminente il giorno dell'incominciamento dei lavori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il 20 corrente fu posta in vigore una nuova tariffa a prezzi ridotti pel trasporto dei cereali da Marsiglia a Ginevra, concordata fra la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, le Compagnie della Svizzera Occidentale e del Sempione, e la Compagnia dei Doks di Marsiglia.

Il prezzo è regolato per tonn. di 1000 kg., compreso le spese di carico e scarico alle Stazioni, e per vagone completo di 20 tonn., a fr 32.50 per tonn. da Marsiglia a Berna

Un tal prezzo è quindi minore di quello da Genova a Berna pel Gottardo, che è di fr. 32 90 la tonn., e di quello da Anversa a Berna in fr. 35 50; per cui Marsiglia può lottare favorevolmente contro la concorrenza di Genova e di Anversa.

La nuova tariffa chiamasi *Tariffa comune di transito n.* 445.

— Si ha per telegrafo da Parigi, 22:

Il Ministro dei lavori pubblici aprirà fra pochi giorni le trattative (annunziate già nella dichiarazione del presidente Ferry alla Camera) per affidare alle grandi Società ferroviarie l'esecuzione delle strade ferrate della rete secondaria.

Ferrovie irlandesi. — Il progetto di legge sull'acquisto delle Ferrovie irlandesi da parte dello Stato contiene le seguenti disposizioni:

L'acquisto comincierà dal 1° gennaio 1884, ad un prezzo corrispondente a 25 volte la rendita media degli ultimi 7 anni

Il prezzo d'acquisto sarà pagato in rendita dello Stato 3 1/2 0/0, e sarà ammortizzabile in 99 anni.

D'interesse speciale è il § 4 del progetto di legge, secondo il quale nessuno degli attuali proprietarii può essere costretto a vendere le sue ferrovie allo Stato; ma qualora essi si rifiutino, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può costruire nei rispettivi distretti delle ferrovie parallele.

Le Ferrovie irlandesi hanno un'estensione di 3,860 chil. (alla fine del 1880, 3815 chil.), e sono in gran parte passive.

Accidente nel Belgio. — Leggesi nella *Gazette di Bruxelles*, dell'11 corrente:

Un grave accidente accadde ieri sulla linea del Nord (Belgio).

Il treno diretto, che parte da Bruxelles per Anversa alle ore 12.05 meridiane, aveva oltrepassato le biforcazioni delle linee del West e della cinta verso il quartiere Leopoldo, quando la locomotiva, che lo rimorchiava, fuorviò in piena corsa, a circa 200 metri dalla fermata della via dei Palazzi verso Schaerbeck.

La locomotiva ed il rispettivo *tender* furono lanciati in un prato a sinistra della strada, e la macchina rimase per metà coricata sul fianco sinistro; il carro a bagagli non fuorviò che colle ruote anteriori; le altre vetture rimasero sulle rotaie. Ma siccome questo treno diretto era munito del freno Westinghouse, così, essendosi rotti gli attacchi, si fermò quasi istantaneamente.

Il treno progrediva con una velocità moderata, com'è d'obbligo fra le biforcazioni della via dei Palazzi e la Stazione di Schaerbeek, sicchè l'accidente non ebbe fortunatamente le funeste conseguenze che poteva avere.

Il macchinista ed il fuochista rimasero incolumi, come pure il capo-treno sig. Marchal e le guardie che seco lui trovavansi nel carro-bagagli; i viaggiatori poi, benchè molto numerosi, non risentirono che una forte scossa prodotta dall'improvviso fermarsi del treno in seguito all'azione del freno Westinghouse. Soltanto il guarda-freno Ruelle, che trovavasi nel vagone di coda, riportò una non lieve ferita alla faccia.

Ferrovie in Grecia. — La concessione accordata dal Governo al sig. Th. A Maurocordato venne acquistata dalla *Compagnie des chemins de fer de Thessalie*, costituitasi col capitale di 23 milioni. Il capitale è emesso a Londra ed a Parigi, sotto il patronato della Banca di Costantinopoli.

Ferrovie serbe. — Secondo le informazioni ricevute da Belgrado, i lavori di costruzione delle ferrovie da Belgrado a Nisch, da Nisch a Vrania ed a Pirot, compreso il braccio da Semendria a Velikaplana, avanzano rapidamente.

Ecco la lunghezza dei tracciati:

Belgrado-Velikaplana chil. 90; Semendria-Velikaplana id. 44; Velikaplana-Nisch id. 254; Nisch-Vrania id. 120; Nisch-Pirot id. 90.

Il tracciato definitivo della linea Belgrado verso Velikaplana segue la valle della Topchidéré, passa in quella della Ralia, poi in quella del Long e della Goubernitza; la linea verso Palanza, a partire da Velikaplana, la valle della Morava fino a Vrania.

Il 1° gennaio u. s. i primi 22 chil. da Belgrado verso Velikaplana erano terminati.

La linea da Semendria a Velikaplana (44 chil.) è finita, e si comunica su questi due tronchi colla locomotiva.

Il percorso da Semendria a Nisch sarà terminato in autunno prossimo, e nell'autunno del 1884 saranno compiute le parti fra Belgrado e Velikaplana, Nisch-Vrania, e Nisch-Pirot.

Notizie Diverse

Fortificazioni di Roma. — Il Prefetto della provincia di Roma ha pubblicato il seguente decreto, in data 7 corrente:

« Veduto il R. Decreto 12 agosto 1877, n. 199, col quale sono dichiarate di pubblica utilità le opere di fortificazioni della città di Roma;

« Veduto il decreto del Ministero della guerra, con cui furono designati gli stabili da occuparsi per la via Militare fra le strade Casilina e Tiburtina, fra i quali vennero compresi quelli di proprietà del principe Don Alessandro Torlonia;

« Veduto il decreto prefettizio 18 febbraio 1883, n. 2036, col quale venne ordinato al Ministero della guerra il deposito nella Cassa dei depositi e prestiti delle indennità concordate col suddetto per gli stabili da occuparsi, alle condizioni stipulate con la Direzione del Genio militare di Roma;

« Veduta la polizza rilasciata dall'Amministrazione centrale della Cassa dei depositi e prestiti, in data 18 febbraio 1883, constatante l'avvenuto deposito della somma dovuta al suddetto;

« Decreta:

« *Art.* 1. Il Ministero della guerra è autorizzato alla immediata occupazione degli stabili descritti nell'elenco, che fa seguito e parte integrante del presente decreto (*Omissis*).

— « Veduto il decreto del Ministero della guerra con cui furono designati gli stabili da occuparsi per la costruzione della strada militare fra le vie Casilina ed Appia Antica, fra i quali vennero compresi quelli di proprietà di donna Anna principessa Corsini nata Barberini e donna Luigia Marchesa di Laiatico nata Barberini;

« Veduto il decreto prefettizio 19 febbraio 1883, col quale venne ordinato al Ministero della guerra il deposito nella Cassa dei depositi e prestiti delle indennità concordate colle suddette per gli stabili da occuparsi, alle condizioni stipulate con la Direzione del Genio militare di Roma;

« Veduta la polizza rilasciata dall'Amministrazione centrale della Cassa dei depositi e prestiti, in data 26 febbraio 1883, constatante l'avvenuto deposito della somma dovuta alle suddette;

Decreta:

« *Art.* 1. Il Ministero della guerra è autorizzato alla immediata occupazione degli stabili descritti nell'elenco che fa seguito e parte integrante del presente decreto (*Omissis*) ».

Opere edilizie in Milano. — Leggesi nel *Corriere della Sera* del 22:

Ieri è stato compiuto il lavoro di estimazione delle aree, che devono essere permutate fra il Governo ed il Municipio di Milano per la costruzione dei nuovi quartieri in Piazza d'Armi.

Questa importante stima è stata fatta dall'ingegnere governativo Adolfo Borgomi, il nome del quale è da solo una garanzia che la stima sarà improntata ai più sani criterii d'equità e scientifici.

Le aree stimate sono quelle occupate dall'attuale Piazza d'Armi, Castello di Milano e scuderie militari, ed i terreni fuori porta Magenta destinati a supplire i detti servizii.

Per quanto si può sapere, il valore delle aree stimate sale a una decina di milioni circa, divisi, naturalmente, fra il Demanio ed il Municipio di Milano.

Ora, supposto che il valore delle aree governative sia eccedente a quello delle aree comunali, dovrà il Municipio di Milano compensare lo Stato per il valore dell'eccedenza medesima.

La stima, già spedita a Roma, deve essere ora riveduta dal Ministero delle finanze, e formerà base del progetto di legge da sottoporre alla sanzione del Parlamento.

Consiglio dell' industria e del commercio. — La *Gazz. Uf.* del 21 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° mese stesso:

« *Art.* 1. Sono nominati componenti del Consiglio dell'industria e del commercio pel corrente anno 1883 i signori:

Boccardo comm. prof. Gerolamo, senatore del Regno;
Cottrau comm. Alfredo, ingegnere meccanico;
Delvecchio comm. avv. Pietro, deputato al Parlamento;
Franchetti cav. Leopoldo, deputato al Parlamento;
Gagliardo cav. Lazzaro, deputato al Parlamento;
Giacomazzi-Favara cav. Salvatore, di Trapani;
Grillo comm. Giacomo, direttore generale della Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
Grimaldi comm. avv. Bernardino, deputato al Parlamento;
Guala comm. avv. Luigi, deputato al Parlamento;
Luzzatti comm. prof. Luigi, deputato al Parlamento;
Morana comm. Giovanni Battista, deputato al Parlamento;
Plebano comm. Achille, deputato al Parlamento.

« *Art.* 2. Il signor Boccardo comm. prof. Gerolamo è nominato presidente, ed il signor Grimaldi comm. avv. Bernardino è nominato vice-presidente del detto Consiglio per l'anno 1883. Il signor Monzilli cav. Antonio, segretario nel Ministero di agricoltura, industria e commercio, è nominato segretario del Consiglio stesso ».

— La suddetta *Gazzetta* ha pure pubblicato il seguente decreto del Ministro di agricoltura, industria e commercio:

« Nell'anno 1883 avranno voto nel Consiglio dell'industria e del commercio per mezzo dei propri presidenti:

a) Le Camere di commercio di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Como, Chiavenna, Firenze, Genova, Livorno, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Pisa, Roma, Teramo, Torino, Venezia;

b) L'Associazione della tessitura serica di Como, la Società di economia politica di Palermo, la Società di incoraggiamento d'arti e mestieri di Milano, l' Accademia Olimpica di Vicenza, la Società economica di Savona, la Società promotrice dell'industria nazionale di Torino ».

Coltivazione del tabacco. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 28 febbraio p p., controfirmato dai ministri Berti e Zanardelli:

« *Art.* 1. Sono stabiliti 5 premi, di L. 500 ciascuno, a favore dei cinque primi agricoltori che, per iscopo di esperimento, avranno ottenuto licenza di coltivare tabacco nel 1883 in una superficie di terreno non minore di un ettaro.

« *Art.* 2. Il premio di L. 5000, fissato dall'art. 2 del nostro Decreto 22 gennaio 1880, è ridotto a lire 2500; le altre L. 2500 sono destinate ai cinque premi di cui all' art. 1 del presente decreto ».

Costruzioni navali italiane. — La *Lepanto*, di cui il 17 corr. seguì il varo solenne nel cantiere dei fratelli Orlando in Livorno, è una nave corazzata di 1ª classe, del tipo delle navi colossali ideato dall' ammiraglio Saint-Bon. Il disegno della *Lepanto* fu dato dall' ing. Benedetto Brin, e fu battezzata col nome di *Lepanto* in ricordo della memoranda battaglia data contro i Turchi nelle acque del golfo di Lepanto, il 7 ottobre 1571, dalle flotte riunite della repubblica di Venezia, del Papa, del Re di Spagna, della repubblica di Genova, del Duca di Savoia e dei Cavalieri di Malta.

Ecco i caratteri principali della nave felicemente varata:

Lunghezza della carena fra le perpendicolari	m.	122.00
Lunghezza massima compreso lo sperone . .	»	124.70
Larghezza massima fuori ossatura	»	22.34
Immersione media	»	8.40
Profondità della chiglia	»	17.—

Spostamento circa 14,600 tonnellate.

Altezza della bocca dei cannoni da 100 sul galleggiamento, 10 metri circa.

La corazzata *Lepanto*, come venne lanciata in mare, non è ancora che un enorme scafo d' acciaio dolce (per la maggior parte proveniente dalle officine del Creusot), del peso di 4200 tonnellate.

Ad armamento compiuto, sarà una corazzata *sistership*, o gemella dell'*Italia*, di cui avrà ad un dipresso le proporzioni. Sarà superiore al *Duilio* ed al *Dandolo*, in quanto che queste corazzate non hanno che 103 metri di lunghezza, m. 18.25 di larghezza, e m. 11.33 di altezza.

La *Lepanto* sarà munita di due enormi eliche. Ogni elica sarà comandata da 2 macchine composite a tre cilindri, cadauna della potenza di 4500 cavalli-vapore, e così in tutto di 18,000 cavalli. Calcolasi di poter raggiungere per essa la velocità di 18 miglia all'ora.

Una particolarità della *Lepanto* si è, che essa non sarà corazzata nel suo galleggiamento. Saranno corazzati solamente i battenti dei fumaiuoli e boccaporti, il condotto delle munizioni, ed il ridotto superiore, che porterà 4 cannoni Armstrong a retrocarica da 43 cent. ed altri minori.

Il prezzo della nave, che a varo eseguito era già di lire 4,830,000, sarà dai 24 ai 26 milioni ad armamento completo.

Ufficii telegrafici. — Il 10 corr., nelle Stazioni ferroviarie di Bressana d'Argine (prov. di Pavia) e di Celle Ligure (prov. di Genova), è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati.

Il giorno successivo, nel Comune di Galbiate (prov. di Como), ed il 16 in Castiglione Messer Marino (prov. di Chieti), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Servizio telefonico. — Il *Popolo Romano* dice che il Consiglio di Stato, al quale vennero trasmessi dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici i tre Capitolati per regolare la concessione del servizio telefonico, ha emesso il parere che non sia nella facoltà del Governo di concedere ai privati l'impianto e l'esercizio di comunicazioni telefoniche, ma che sia invece urgente un provvedimento legislativo, dal quale siano definiti in modo certo i diritti e gli obblighi dello Stato e dei privati rispetto alle comunicazioni medesime.

Illuminazione elettrica. — Sappiamo che le due più potenti Compagnie di elettricità, Edison e Siemens, che sembrava dovessero rovinarsi con una dannosa concorrenza, sono venute, dopo varii mesi di trattative, ad un reciproco accordo per la tutela dei comuni interessi. Con questo accordo vennero fissate le basi dei rapporti fra la Compagnia Edison di New-York, la Compagnia continentale Edison di Parigi e suoi rappresentanti in Germania, e la Compagnia Siemens e Halske di Berlino. Coloro i quali conoscono i grandi mezzi di cui dispongono Edison e Siemens, apprezzeranno la grande importanza di questo risultato, che assicura sempre più l'avvenire dell'elettricità come mezzo usuale di illuminazione.

Decesso. — Si annuncia da Nancy, 25, la morte del senatore Enrico Varroy, per due volte ministro dei lavori pubblici di Francia, avvenuta nella sua proprietà della Camerelle, presso Epinal. Aveva 57 anni in punto, essendo nato il 25 marzo 1826. La sua salma sarà trasportata a Nancy.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii diedero, nella scorsa settimana, poca o nessuna materia a transazioni. Le Azioni della Società delle Meridionali, per quanto ci consta, trovarono denaro a 469 e 461, e le Obbligazioni relative a 272.75; ma tutti gli altri valori similari si tennero sul nominale ed ai corsi della settimana precedente.

CONVOCAZIONI

Società nazionale per gazometri ed acquedotti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 1° aprile p. v. in Firenze, sede sociale (via Gondi), pel rapporto di gestione e dei revisori sul bilancio 1882, per l'approvazione del medesimo, per modificazioni allo statuto sociale, e per elezione di consiglieri e sindaci.

Banca generale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 9 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via Plebiscito, 107), per la relazione del Consiglio di amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1882 e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società dei tramways di Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 aprile p. v. in Modena, sede sociale (via Modonella, 1), per approvazione del bilancio 1882, per deliberazione sulla medaglia di presenza ai membri del Consiglio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 aprile p. v. in Modena, sede sociale, per la relazione del Consiglio, per approvazione del bilancio 1882, per la nomina di consiglieri e sindaci, per modificazioni allo statuto sociale ed emissione di Obbligazioni.

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 16 aprile p. v. in Milano, sede sociale (via Monte Napoleone, 36), per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, per modificazioni allo statuto sociale, per misure finanziarie nell'interesse della Società, e per la nomina di consiglieri.

Società delle Ferriere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 aprile p. v. in Roma (Banca generale).

Società Veneta per la ricerca ed escavo dei prodotti minerali, detta Montanistica — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 aprile p. v. in Venezia (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento sociale, per rapporto dei revisori dei bilanci 1880-81-82, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società italiana per il gas — Dal 2 aprile p. v. presso la sede della Società in Torino (piazza S. Carlo, 5), si pagherà agli azionisti il dividendo del 2° semestre 1882, a saldo utili dell'annata, in L. 30 per azione.

Banca Romana — Si deducono a pubblica notizia i seguenti avvisi, emanati il 16 febbraio p. p. dal Consiglio di amministrazione del Debito pubblico ottomano in Costantinopoli:

1. Debito generale e Prestiti Ottomani. — Per decisione del Consiglio d'amministrazione del Debito pubblico ottomano, gl'interessi scadenti il 1|13 marzo 1883, sopra i Prestiti ottomani ed il Debito generale, saranno pagati in ragione di 1 per cento all'anno sul capitale ridotto, come è indicato nel prospetto annesso al decreto imperiale 8|20 dicembre 1881.

2. Obbligazioni delle Ferrorie della Turchia europea. — I portatori di certificati emessi in cambio dei lotti turchi, ammortizzati dal 1° gennaio 1872 in poi, sui quali è stato pagato un acconto di 25 per cento, sono prevenuti che il saldo di 33 per cento, loro spettante per completare la loro quota sulle rendite dell'esercizio 1882-83, in conformità dell'art. 13 del decreto imperiale 8|20 dicembre 1881, sarà pagato dalla Banca Imperiale Ottomana a Costantinopoli, ed all'estero, a partire dal 1|13 marzo 1883.

3. Obbligazioni delle Ferrozie della Turchia europea. — I portatori di lotti turchi sorteggiati nelle estrazioni, durante il periodo dal 1° ottobre 1875 al 31 dicembre 1881 inclusivamente, sono prevenuti che sarà loro pagato a Costantinopoli, dalla Banca Imperiale Ottomana, secondo suo avviso speciale, ed a partire dal 1|13 marzo 1883 un acconto di 3 per cento sul valore stabilito nelle estrazioni dei loro titoli, a valere sul 20 per cento prescritto dal decreto imperiale 8|20 dicembre 1881, articolo 13, par. A. —

Si previene che la Banca Romana essendo incaricata del servizio di pagamento di cui agli avvisi 1 e 2, i portatori dei relativi titoli potranno *dirigersi all'Ufficio speciale in Roma via del Paradiso, n. 27,* ove si daranno, occorrendo, i necessarii schiarimenti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 2 aprile p. v., presso la Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di abete dell'Adriatico in alberi, baili e tavole, per l'importo complessivo di L. 57,950. Consegna a tenore del Capitolato. Deposito cauzionale L. 5,800 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 32,000 sbarre per canne di fucile (modello 1870) fucinate, pel complessivo importo di lire 80,000. Consegna entro 120 giorni in 4 rate eguali di 8000 ciascuna, la 1ª entro 60 giorni, e le altre 3 di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Petralia Sottana ed il torrente Caonella, della lunghezza di m. 24,711, in diminuzione dell'annuo canone di L. 21,843.33, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,100, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerarioo rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Caltavuturo e Petralia Sottana, in diminuzione dell'annuo canone di L. 24,390.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,800, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale Cagliari-Terranova, compreso fra Santa Lucia di Serri ed il limite della provincia di Cagliari, della lunghezza di m. 78,077, in diminuzione dell'annuo canone di L. 27,619.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,300, cauzione definitiva come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Montemaggiore al Metauro (prov. di Pesaro), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione del ponte sul Metauro presso Calcinelli, e relative

rampe d'accesso, sull'importo di L. 186,156.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000 in numerario o biglietti di Banca.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1886) della strada nazionale detta di Valle di Roia, dal confine francese alla diramazione della strada del littorale presso il ponte sul Roja a Ventimiglia, della lunghezza di m. 21,006.30, in diminuzione dell'annuo canone di L. 17,721.81, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di magazzini e di un'armeria nel cortile della nuova Caserma Alpina in Ivrea, per l'importo di L. 39,800. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,000, come sopra.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di completamento della strada obbligatoria, che dal Comune di Tortorici va al confine di Castell'Umberto, per la complessiva somma di L. 108,632.37. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva lire 6,000, ambedue come sopra.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Agazzano (prov. di Piacenza), si procederà al definitivo deliberamento per l'appalto della costruzione del nuovo Palazzo comunale con scuole maschili e femminili, alloggi, Pretura e carcere mandamentale, per l'importo di L. 51,302.54, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate pel precedente incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del ponte sul torrente Bormida presso Millesimo, coll'aggiunta di due arcate della luce di m. 15, e costruzione della strada d'accesso alla sponda sinistra, lungo la strada nazionale da Savona a Ceva, per il presunto importo di L. 75,700. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Comacchio (prov. di Ferrara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo canale Comacchio-Marozzo per Carrattino, Malpasso e Lago Santo, per la presunta somma di L. 128,948.93. Lavori da eseguire pel 1° ottobre 1884. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di opere metalliche occorrenti nei varii forti staccati della piazza di Roma, per il presunto importo di L. 165,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 17,000 come sopra.

— Il 6 aprile p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 52,900 di ferro in filo ed in verghe, per il complessivo importo di L. 24,151. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale L. 2,500 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 28,000 aste per casse da fucili (mod. 1870), diviso in 4 lotti di 7,000 ciascuno, per l'importo rispettivo L. 21,000. Consegna entro giorni 90. Deposito cauzionale L. 2,100 per ciascun lotto come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di acciaio fuso e naturale in filo, verghe e diverso, nei seguenti 3 lotti: 1° chilog. 7,500, per l'importo complessivo di L. 11,600; 2° chilog. 20,400, per l'importo di L. 20,730; 3° chilog. 5,900, per l'importo di L. 49,600. Consegna del 1° lotto entro 60 giorni, del 2° entro giorni 70, e del 3° entro giorni 80. Deposito cauzionale pel 1° lotto L. 1,200, pel 2° L. 2,100, pel 3° L. 5,000, tutti come sopra.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Parma, si terrà un'asta per l'appalto di alcuni lavori straordinarii nelle strade della città, per il presunto importo di L. 47,700.70. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,500 in valuta legale o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Ripi (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del Cimitero comunale, per la presunta somma di lire 27,749.18. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piedimonte d'Alife (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una conduttura d'acqua potabile ed opere accessorie, per la presunta somma di L. 43,810.44. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 1,000, oltre L. 400 per spese d'asta e contratto, e cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, il tutto in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del Corso del Valentino, per il presunto importo di L. 18,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 24,500 di acciaio naturale in verghe, pel complessivo importo di L. 24,500. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 2,500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un forte sull'altura di San Briccio presso Lavagno, per l'importo di L. 1,500,000. Lavori da eseguire entro 600 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 150,000 come sopra.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di acquedotti murati, per il presunto importo di L. 35,000. Condizioni e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 41,000 sbarre per canne da fucili (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 86,100. Consegna entro 170 giorni in 8 rate: la prima di 6.000 entro i primi 30 giorni, e le altre 7 di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,700, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 24,000 aste per casse da fucili (mod. 1870) e 1500 aste per casse di moschetti speciali (mod. 1870), per l'importo complessivo di L. 73,950. Consegna entro 160 giorni in 5 rate, delle quali la prima di 4,000 aste da fucili entro giorni 40, le altre di 5,000 ciascuna di 30 in 30 giorni consecutivi. Deposito cauzionale L. 7,400 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Perugia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del terzo tronco della strada provinciale da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra la seconda traversata del Salto a m. 14.45 dopo la sponda destra presso il ponte di San Martino sotto Concerviano, della lunghezza di m. 4743.50, in diminuzione dell'importo di L. 104,284.93, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7.090, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 3.o tronco della strada provinciale per Bosco Martese, compreso fra Colle Fano e la Sella di Fustagnano, della lunghezza di m. 10,414.05, in diminuzione dell'importo di L. 196,563.59, cos) ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 7.o tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra Santa Caterina del Jonio e la Sella Rezzari, della lunghezza di m. 8,096, in diminuzione dell'importo di L. 209,353.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA PISTOIA e SAMAIERDARENA :

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **382,200** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **1,098,000** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **8,300** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro ed acciaio e ghisa vecchia da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **3 aprile 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 5 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 15 Marzo 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante al 1° Aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all' estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni, ovvero dichiarino che le Obbligazioni dalle quali furono staccate le Cedole appartengono a Portatori domiciliati nello Stato ove le Cedole si riscuotono; e ciò nelle forme prescritte dal Governo Italiano per il pagamento delle Rendite.

Firenze, li 20 *Marzo* 1883.

La Direzione Generale.

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. *versato* . . . . . » 35,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di febbraio 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	297,600.90	282.786.10	14,814.80	»
Ancona........	97,953.20	102,719.20	»	4,766. »
Aquila........	66,922.60	58,313.10	8,609 50	»
Arezzo........	68,896.75	65,453.60	3,443.15	»
Ascoli Piceno	53,211.35	57,581.10	»	4,369.75
Avellino.......	63,549.30	65.791.80	»	2,242.50
Bari...	258,224.40	272,872.40	»	14,648. »
Belluno,.......	32,658.40	30,051 30	2,607 10	»
Benevento	30,167.30	33,244.50	»	3,077.20
Bergamo......	186,244. »	187,441.60	»	1,197.60
Bologna.......	276,169. »	279,367.90	»	3,198.90
Brescia........	211,313.05	204,435.85	6,877.20	»
Cagliari.......	167,674.40	158,789.70	8,884.70	»
Campobasso..	66,996.70	68,964.90	»	1,968.20
Caserta........	234,441.30	234,484.70	»	43.40
Catanzaro.....	89,232 95	90,648.30	»	1,415.35
Chieti..........	79,516.20	80,160.90	»	644.70
Como..........	188,282.85	187,258.40	1,024.45	»
Cosenza.......	86,152.90	93,733.70	»	7,580 80
Cremona.	155,544.95	154,310.60	1,234.35	»
Cuneo.........	230,660.40	233,126.60	»	4,466.20
Ferrara........	172,876.20	182,397.15	»	9,520.95
Firenze........	516,142.70	514,723.05	1,419.65	»
Foggia........	135,114. »	138,182.60	»	3,068.60
Forlì..........	112,211.30	118,738.40	»	6,527.10
Genova........	522,025.40	511,504.70	10,520.70	»
Grosseto......	63,612.90	68,965.20	»	5,352.30
Lecce..........	231,897.10	199,842. »	32,055.10	»
Livorno.......	131,116.70	135,096.30	»	3,979.00
Lucca.	151,836.50	155,545.85	»	3,709.35
Macerata......	69,600.80	68,653. »	947.80	»
Mantova......	186,591.30	174,992.30	11,599. »	»
MassaCarrara	68,994.20	73,433.10	»	4,438.90
Milano.........	697,301.10	691,349,87	5,951.23	»
Modena........	152,235.80	150,069. »	2,166 80	»
Napoli...	760,884.90	748,905 70	11,979.20	»
Novara........	287,864.20	286,201.60	1,662.60	»
Padova........	218,875.33	220,018.85	»	1,143.52
Parma........	141,153.60	136,198.20	4,955.40	»
Pavia........ .	219,906.80	224,349.80	»	4,443. »
Perugia.......	168,809.50	162,647.70	6,161.80	»
Pesaro e Urb.°	60,263.70	61,861.70	»	1,598 »
Piacenza......	110,936.50	119,941. »	»	9,004.50
Pisa...........	194,818.40	193,600.60	1,217.80	»
Porto Mauriz.	81,916.50	89,059.80	»	7,143.30
Potenza.......	95,217. »	84,762.70	10,454.30	»
Ravenna......	124,413 40	124,075.90	337.50	»
ReggioCalab.	90,272.20	91,898.60	»	1,626.40
Reggio Emil.	94,630.90	94,564.50	66.40	»
Roma..........	628,123.23	634,936.50	»	6,813.27
Rovigo........	158,972.50	163,553.70	»	4,581.20
Salerno........	166,442.90	147,776.05	18,666.85	»
Sassari........	105,522.50	90,045.40	15,477.10	»
Siena..........	64,728. »	72,845.80	»	8,117.80
Sondrio........	18,795.90	19,992.30	»	1,196.40
Teramo........	46,384.20	50,283.30	»	3,899.10
Torino.........	552,953.20	546,659 60	6,293 60	»
Treviso...... .	114,479.73	112,750.90	1,728.83	»
Udine..........	198,676.90	196,803.30	1,873 60	»
Venezia.......	307,309.90	294,440. »	12,869.90	»
Verona........	216,318.64	213,298.50	3,020.14	»
Vicenza.......	124,570.70	112,262.30	12,308.40	»
Somme L.	11,506,210 13	11,418,763 07	221,228.95	133,781 89
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	133,781 89	
Resta l'aumento di febb.	. . . .	. . . .	87,447.06	
Prodotti del gennaio....	12,047,252 71	11,536,635 12	510,617 59	
Totali gen. L.	23,553,462 84	22,955,398 19	598,064 65	

Per il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta.	74,084.40	80,209.90	»	6,125.50
Catania........	172,055.80	167,617.70	4,438.10	»
Girgenti......	101,632.60	84,000.90	17,631.70	»
Messina.......	105,884.30	105,494.30	390. »	»
Palermo.......	197,798.10	197,295.70	502.40	»
Siracusa.......	97,378,65	85,759.70	11,618.95	»
Trapani.......	63,932. »	51,951.35	11,980.65	»
Somme L.	812,765.85	772,329.55	46,561.80	6,125.50
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	6,125.50	
Resta l'aumento di febb.	. . . .	. . . .	40,436.30	
Prodotti del gennaio....	781,417.35	742,859.50	38,557.85	
Totali gen. L.	1,594,183.20	1,515,189.05	78,994.15	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 13 marzo 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
VERDURA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

REVUE BRITANNIQUE
REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de mars 1883:

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 4 Aprile 1883. N. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

PRODOTTI FERROVIARII DELL'ANNO 1882

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di dicembre e dell'intero anno 1882, confrontati con quelli del 1881, ed in relazione ai prospetti precedenti (*).

Il prodotto generale del dicembre 1882 ascese a lire 15,694,454, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	5,865,488
Bagagli	»	259,860
Merci a grande velocità	»	1,805,893
Id. a piccola velocità	»	7,662,418
Prodotti diversi	»	100,795
Totale	L.	15,694,454

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	7,539,634	L.	7,449,292
	Romane	»	2,874,216	»	2,820,657
	Calab.-Sic.	»	1,116,855	»	1,019,099
»	di Società esercìte dallo Stato . . .	»	1,340,059	»	1,349,722
»	Meridionali . . .	»	2,358,750	»	2,055,169
»	Venete	»	115,189	»	90,689
»	Sarde	»	113,256	»	111,894
Ferrovie diverse		»	236,495	»	216,874
	Totale	L.	15,694,454	L.	15,113,396

Si ebbe dunque nel dicembre 1882 un aumento di lire 581,058 in confronto del 1881. — Tutte le linee furono in aumento, cioè: le Meridionali con L. 303,581; le Calabro-Sicule con L. 97,756; le Ferrovie dell'Alta Italia con lire 90,342; le Romane con L. 53,559; le Venete con L. 24,500; le Diverse con L. 19,621; e le Sarde con L. 1,362.

(*) V. *Monitore,* N. 8 a. c.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto dicembre 1882, confrontati con quelli dell'anno intero 1881, furono i seguenti:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	95,881,323	L.	95,424,164
	Romane	»	32,523,945	»	32,171,826
	Calab.-Sic.	»	12,318,827	»	11,505,556
»	di Società esercìte dallo Stato . . .	»	18,204,919	»	17,801,444
»	Meridionali . . .	»	24,939,105	»	24,575,166
»	Venete	»	1,163,413	»	1,034,090
»	Sarde	»	1,419,319	»	1,470,896
Ferrovie diverse		»	3,115,674	»	2,797,335
	Totale	L.	189,566,525	L.	186,780,477

Si ebbe dunque, nell'anno 1882, un aumento complessivo di L. 2,786,048 in confronto dell'anno 1881. — Aumentarono: le Calabro-Sicule con L. 813,271; le Ferrovie dell'Alta Italia con L. 457,159; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato con L. 403,475; le Meridionali con L. 363,939; le Romane con L. 352,119; le Diverse con L. 318,339; e le Venete con L. 129,323. — Diminuirono invece le Sarde di L. 51,577. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel dicembre 1881 era di chil. 8,963, nel dicembre 1882 ascendeva a chil. 9,251, essendosi nel detto mese aggiunti ai chil. 9,151, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 100, pei tronchi Mortara-Garlasco (17) e Oleggio-Pino (60), delle Ferrovie dell'Alta Italia, e pel tronco Pinerolo-Torre Pellice (17), delle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato. — E la lunghezza media, che nel dicembre 1881 era di chil. 8,815, nel dicembre 1882 ascendeva invece a chil. 8,997. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel dicembre 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,782	L.	2,853
	Romane	» 1,703	»	1,676
	Calabro-Sicule	» 831	»	763
» di Società esercite dallo Stato		» 1,424	»	1,443
» Meridionali		» 1,489	»	1,403
» Venete		» 840	»	661
» Sarde		» 291	»	287
Ferrovie diverse		» 721	»	661
Media complessiva		L. 1,721	L.	1,701

Si ebbe dunque nel dicembre 1882 un aumento medio complessivo L. 20 in confronto del 1881 — Aumentarono: le Venete con L. 179; le Meridionali con L. 86; le Calabro-Sicule con L. 68; e le Diverse con L. 60. — Diminuirono invece: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 71; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 19.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 31 dicembre 1882, confrontato con quello dell'intero anno 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 36,512	L. 36,546
	Romane	» 19,302	» 19,127
	Calabro-Sicule	» 9,172	» 8,803
» di Società esercite dallo Stato		» 19,470	» 19,038
» Meridionali		» 16,048	» 16,890
» Venete		» 8,492	» 7,548
» Sarde		» 3,648	» 3,830
Ferrovie diverse		» 9,499	» 9,201
Media complessiva		L. 22,181	L. 21,188

Si ebbe dunque, nell'intero anno 1882, un aumento complessivo di L. 993 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Venete con L. 944; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato con L. 432; le Calabro-Sicule con L. 369; le Diverse con L 298; le Romane con L. 175. — Diminuirono invece: le Meridionali con L. 842; le Sarde con L. 182; e le Ferrovie dell' Alta Italia con L. 34. —

In fine al suddetto prospetto trovasi pure quello comparativo dei prodotti lordi avuti negli anni dal 1865 al 1882 (dedotte le tasse erariali), che riassume quelli già da noi annualmente riferiti.

L'INDUSTRIA NAZIONALE
E LE FERROVIE MERIDIONALI

Sotto questo titolo, l' *Opinione* del 1° corr. ha stampato la seguente lettera, indirizzatale dal comm. Borgnini, Direttore generale delle Ferrovie Meridionali:

Firenze, 30 marzo 1883.

Egregio sig. Direttore,

Non posso lasciar passare senza risposta un articolo pubblicato nel n. 87 del reputato suo periodico; nel quale, accennando alla sovvenzione che il Governo accorda alla Società delle Ferrovie Meridionali, le si muove censura per aver affidato alla Casa Klett di Norimberga la fornitura di 900 veicoli, e la si accusa di mancati riguardi verso il lavoro nazionale. Comincerò con osservare che la sovvenzione concessa alle Meridionali non ha alcuna relazione colla grave quistione sollevata dall' egregio scrittore dell'articolo. Alla Società è stato chiesto l' impiego di un ingente capitale per costruzione di linee poco rimunerative, e lo Stato, cui premeva che le linee fossero costruite, fu obbligato, per ottenerlo, a corrispondere con una sovvenzione alla deficienza di prodotto netto delle linee stesse. Se lo Stato, invece di concedere la rete Meridionale alla Società attuale, l' avesse costruita direttamente, nessuno oggimai pone in dubbio che l' aggravio per le Finanze sarebbe stato e sarebbe tuttora maggiore della sovvenzione che esso paga adesso alla Società. Lasciamo quindi in disparte questo argomento, per verità poco solido, ed entriamo nel vivo della questione.

L' egregio scrittore dell' *Opinione* dichiara che i rappresentanti dell' industria nazionale si sono lagnati presso S. E. il Ministro dei lavori pubblici per la ordinazione da me data all' estero. Io ignorava fino adesso questi lamenti; ma non dubito che quelli stessi signori, i quali si sono doluti al Ministro, saranno persuasi che, se io ho proposto al Consiglio d' amministrazione della Società la fornitura all' estero, ci dovevo avere le mie buone ragioni.

Non fu certo unico scopo quello di fare un risparmio di spesa, e neppure quello di avere un perfetto lavoro, che persuasero il Consiglio ad accettare le mie proposte, quantunque l' una e l' altra condizione, insieme riunite nei contratti stipulati colla Ditta Klett, e da essa eseguite, abbiano — mi piace constatarlo — ottenuto la piena approvazione del medesimo. Fu bensì la necessità assoluta di avere il materiale a giorno fisso, sotto pena di vedere compromesso il servizio alla mia responsabilità affidato.

Dal 1862 al 1880, cioè in 18 anni di vita, la Società delle Meridionali fece costantemente costruire in paese i propri veicoli, che si contano a più migliaia, malgrado la maggiore spesa e la minore finitezza di lavoro, ed anche il non lieve danno spesse volte sofferto per ritardi avvenuti nella consegna; ma quando, dopo tanti anni, l' inosservanza dei termini di tempo alla consegna tende a farsi abituale, e la applicazione delle multe contrattuali è considerata quasi come un' ingiuria al decoro ed un ostacolo allo sviluppo dell' industria nazionale; quando il nuovo Codice di commercio sottopone le Amministrazioni ferroviarie a leggi durissime, e le obbliga di soddisfare prontamente e in ogni tempo a tutte le richieste del traffico, io domando all' egregio scrittore dell' *Opinione*, se un Direttore, stretto dal bisogno di una pronta fornitura di materiale, merita veramente di essere biasimato quando, ottenendo da una Casa estera modicità di prezzo, finitezza di lavoro ed esattezza nella consegna, abbia preferito ricorrere a quella per mettere al coperto la propria responsabilità, assicurare il servizio pubblico e l' interesse degli azionisti, e quando l' industria nazionale era impreparata a soddisfare a tutti questi bisogni e doveri? Questa dura necessità si è presentata per ben due volte, ed io non mi dolgo delle risoluzioni che, in quelle contingenze, ho suggerite al Consiglio.

Si metta in grado l' industria nazionale di mantenere i patti consentiti, e sarà questo il miglior espediente per

cementare e rendere sempre più saldo quell' accordo colle Ferrovie, che io, al pari dell' egregio scrittore dell'*Opinione*, mi auguro non abbia più a mancare, perchè, al pari di lui, io ho piena fiducia nell'abilità dei nostri industriali, e perchè, al pari di ogni Italiano, desidero la prosperità del mio paese.

Pregandola di dare ospitalità a queste poche linee nelle colonne del suo riputato periodico, ho l' onore, egregio signor Direttore, di riverirla distintamente.

Il Direttore generale
della Società delle ferrovie Meridionali
BORGNINI.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

Sabbato scorso, alle ore 1 1[2, in una sala del palazzo occupato dalla Camera di commercio di Torino, aveva luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società nazionale delle officine di Savigliano.

Intervennero all'assemblea 23 azionisti, più due delegati della città di Savigliano, rappresentanti in complesso circa 900 Azioni.

Aperta la seduta, il presidente del Consiglio di amministrazione, conte Giulio Ripa di Meana, lesse una relazione sull'andamento di questa Società pel decorso anno 1882.

Da essa risulta un notevole miglioramento nella Società, quantunque importanti modificazioni sianvi ancora da introdurre nelle officine e nel personale di esse.

Il valore dei lavori eseguiti dalle Officine di Savigliano ascende per l'anno 1882 a L. 2,623,704 e centesimi.

Per i lavori condotti a termine si ebbero le Officine elogi da parte delle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, sia per la solidità e puntualità dei lavori, come per la discrezione dei prezzi.

Le commissioni per lavori ancora da farsi ascendono ad un valore di L. 2,823,904; ed oltre a ciò, lo sviluppo che prendono oggidì le costruzioni di ferrovie e tramvie dà sicura promessa che per molti anni non mancherà lavoro a queste Officine.

La fabbricazione nel 1882 fu superiore, per quanto riguarda il materiale mobile; non perciò si lasciano in disparte i lavori pel materiale fisso, e ne fanno fede le costruzioni di grù e piattaforme per 700,000 lire, e di altre opere in ferro pel valore di L. 400,000, fra cui i lavori pel ponte metallico di Torino sulla Dora nella prosecuzione della via Rossini.

La Società spera, col suo prospero andamento, di poter conseguire il premio di L. 50,000 stanziato dalla Città di Savigliano.

Dopo ciò, vien data lettura del bilancio, dal quale risulta che gli utili per l'anno 1882 si risolvono nella cifra di lire 136,342.01, comprese in esse L. 25,000 circa distribuite già per dividendi agli azionisti.

Questo risultato permettè di fissare i dividendi delle Azioni a L. 37.50, comprese in queste le L. 12.50 già distribuite.

In questa proporzione verrebbe corrisposto agli azionisti il 7 e 1[2 per 0[0.

Il bilancio pel 1882 si concreta nelle cifre seguenti:

		Attivo	*Passivo*
Impianto	L.	283,467.19	—
Materiale	»	613,023.38	—
Magazzino	»	495,534.11	—
Cassa	»	3,912.54	—
Canzioni e depositi	»	7,585.20	—
Debitori diversi	»	1,084,183.20	—
Costruzioni in corso	»	388,187.52	—
Capitale sociale	»	—	1,000,000.—
Fondo di riserva	»	—	200,600.—
Creditori diversi	»	—	240,774.26
Effettti a pagare	»	—	1,298,176.87
Utili	»	—	136,342.01
Totale	L.	2,875,893.14	L. 2,875,893.14

Dopo l'approvazione del bilancio e di una proposta dell'avvocato Casalegno, colla quale gli amministratori vengono esonerati dal prestare la cauzione voluta dal nuovo Codice di commercio, si procede alla nomina di alcuni consiglieri scadenti, e di tre sindaci effettivi e due supplenti:

Vengono riconfermati, alla quasi unanimità, i consiglieri: Ripa di Meana conte Giulio. — Levi cav. Ernesto. — Charbonnier cav. Giulio. — Taddei ing. Girolamo.

Supplenti:

De Regibus cav. Federico. — Carrera ing. Pietro.

Vengono quindi eletti sindaci:

Eynard ing. Luigi. — Casalegno avv. Bartolomeo. — Fasola cav. Ernesto.

Supplenti:

Collino cav. Antonio. — Boggio Antonio.

SOCIETÀ GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale L. 50,000,000 — versato L. 40,000,000

FIRENZE-GENOVA-ROMA-TORINO

Assemblea generale ordinaria del 15 *febbraio* 1883

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE

(Contin. e fine — V. n. 12).

Depositi di piazza ad interessi. — I Depositi delle somme in Conto corrente ad interesse ascendevano

al 31 dicembre 1882 a . . . . L. 18,028,654.60
ed al 31 dicembre 1881 a . . » 20,999,592 56

Havvi perciò una diminuzione di L. 2,970,937.96 per l'anno 1882 in confronto del precedente.

Portafoglio. — Gli effetti sull'Italia, i Vaglia e Buoni del Tesoro entrati durante l'anno 1882 ascesero alla somma di L. 407,535,965.42.

Al 31 dicembre erano in corso effetti per L. 50,924,737.85 divisi come segue:

a due o più firme	L.	41,870,856 55
all'incasso	»	978,296.28
in oro	»	8,075,585.07
	L.	50,924,737.85

dei quali esistevano:

in portafoglio	L.	4,089,514.17
in circolazione	»	46,835,223 68
	L.	50,924,737.85

Gli effetti sull' estero, entrati durante l' anno 1882, ascesero:

su Francia a	Fr.	97,000,968.62
su Inghilterra a	L. st.	2,502,455.10
su Germania a	R.	1,548,313.51
su Olanda a	F.	160,538.40

Al 31 dicembre erano in corso effetti:

su Francia per	Fr.	4,768,779.14
su Inghilterra per	L. st.	205,500.8-
su Germania per	R.	464,728.23
su Olanda per	F.	60,695.65

dei quali esistevano:

in portafoglio	per Francia	Fr.	850,240.83
»	per Inghilterra	L. st.	58,280.3-
»	per Germania	R.	34,251.54
»	per Olanda	F.	6,122.40
in circolazione	per Francia	Fr.	3,918,538.31
»	per Inghilterra	L. st.	147,220.5-
»	per Germania	R.	430,476.69
»	per Olanda	F.	54,573.25

Effetti in sofferenza e Debitori morosi. — Nel corso dell'esercizio, di cui vi rendiamo conto, avrete rilevato dalle pubblicazioni del Bilancio della vostra Società un sensibile progressivo aumento nella somma rappresentante queste partite, le quali al 31 dicembre 1882 ascendevano a L. 424,110.14.

Tale aumento è stato cagionato dall' essere noi stati compromessi in alcuni fallimenti, e fra questi in quelli di C. Bouvier di Lione — G. Ferrero e C. di Genova — A. Piaggio fu E. di Genova — e G. B. Campolonghi di Parma — nonchè per il « deficit » di L. 135,147.65 causato dall'ex-Direttore a Genova, Giovanni Gotelli.

Quest'ultima partita è stata totalmente ammortizzata, come fu passata a perdita la parte non ricuperabile dei crediti verso i suddetti fallimenti; per modo che le somme rimaste in bilancio sono quelle che si ritengono di sicura esazione, e vi confermiamo che per le vecchie partite contenziose sta sempre ferma la nostra previsione di un ricupero molto maggiore alla somma per la quale figurano in bilancio.

Spese generali. — Il totale di queste spese per l'esercizio di cui vi rendiamo conto, confrontate con quelle dell'esercizio 1881, presenta una differenza in più di L. 30,510.77.

Essa proviene principalmente da aumento di personale e di maggiori spese di stampati.

Riserve. — Il fondo di riserva ordinaria, che ascendeva al 31 dicembre 1881 a L. 7,645,738.04, si elevò al 31 dicembre dell'anno 1882 a L. 8,496,616.72.

Questo aumento di L. 850,878.68 è dovuto al 10 p. 0/0 sugli utili dell'esercizio del 1881, nonchè agli interessi ed all'utile proveniente dal rimborso alla pari di alcuni fra i titoli applicati alla medesima.

La riserva straordinaria, accresciuta per gl'interessi della annata, saliva al 31 dicembre 1882 a L. 933,234.02.

I titoli di nostra proprietà presentano una maggior valutazione di L. 981,650, le quali non sono comprese nel conto Profitti e Perdite.

Il Bilancio, del quale vi abbiamo succintamente esposto i principali elementi, presenta, oltre agli interessi al 6 per cento sul capitale versato e già distribuiti agli azionisti, un saldo di utili che ascende a L. 1,689,862.89.

Portate che siano, come è prescritto, L. 164,869.37 in aumento della riserva ordinaria, e fatte le altre detrazioni imposte dagli statuti sociali, rimangono, come rileverete dalla tabella che fa seguito al conto Perdite e Profitti, L. 1,297,078.10.

Il vostro Consiglio vi propone di distribuire, a titolo di dividendo, L. 1,250,000, cioè L. 12.50 per ogni Azione, portando a conto nuovo il residuo in L. 47,078.10. —

Cessano in quest'anno dal loro ufficio gli Amministratori signori

Balduino commendatore Domenico
Bassi nobile Gerolamo
Corsini marchese Andrea Neri
Incisa marchese Cammillo
Rossi cavaliere Antonio
Spinelli cavaliere Luigi

i quali tutti possono essere rieletti.

Una nuova sventura colpiva nell'anno decorso il vostro Consiglio d'amministrazione.

Mancato ai vivi il benemerito duca di Galliera, presidente del vostro Consiglio d'amministrazione, ne fu conferito l'ufficio al marchese Gian Battista Raggi, il quale lo esercitò con plauso di tutti i suoi colleghi.

Uomo di rara rettitudine d'animo, di ingegno culto ed esperto, compiè il suo corso mortale il 31 ottobre u. s.

Di così acerba perdita fu generale il compianto di quanti conobbero quest' uomo virtuoso; e noi, che più dappresso potemmo estimarne le doti dell'animo ed il consiglio, sentiamo profondo cordoglio di non più vedere fra noi chi ci fu per lunghi anni compagno, e ne serberemo sempre memoria lagrimata e cara.

A voi spetta di nominare un altro amministratore in sua vece. —

Il nuovo Codice di commercio, entrato in vigore col 1° gennaio 1883, impone, come sapete, alle Società anonime l'obbligo di avere tre o cinque sindaci e due supplenti nominati dall'Assemblea generale; le disposizioni transitorie, mentre esonorano le Società stesse da ogni vigilanza governativa, prescrivono che le Società esistenti debbano procedere alla nomina dei sindaci e supplenti nella prima Assemblea generale da tenersi entro 6 mesi dall'attuazione del nuovo Codice, o in altra da convocarsi all' uopo nell'istesso termine.

Uniformandoci a tali disposizioni, noi abbiamo posto all'ordine del giorno dell'odierna assemblea la costituzione dell'Ufficio di sindacato e la nomina dei sindaci e supplenti.

Voi dovrete dunque stabilire prima quale debba essere il numero dei sindaci da nominarsi e quale assegno vi piaccia attribuire ai medesimi, e nominare quindi sindaci e supplenti.

SIGNORI,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il resoconto dell'esercizio 1882.

2° Di invitarvi a deliberare sull' Ufficio di sindacato.

3° Di invitarvi ad eleggere sette Amministratori ed i sindaci e supplenti.

Deliberazioni.

1. Fattosi l'appello nominale e constatatasi la legale costituzione dell'Assemblea, a termini del'art. 37 degli statuti sociali, in conformità dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli statuti stessi, in cui è detto che « nei casi previsti dal» l'art. 148 del Codice di commercio, l'Assemblea generale » ha facoltà di eleggersi volta per volta un presidente » proprio », viene invitata l'Assemblea a prendere una deliberazione.

Sulla proposta di alcuni azionisti, viene confermata all'unanimità la presidenza al signor marchese Andrea Neri Corsini, il Consiglio essendosi astenuto dal votare.

2. Sentitane la lettura, l'Assemblea approva all'unanimità il rapporto ed i conti allegati che precedono, non avendo preso parte i consiglieri alla votazione.

3. Viene infine deliberato che il dividendo pel 1882 di L. 12.50 per Azione venga pagato a cominciare dal 25 corrente mese.

4. Dovendosi, giusta le disposizioni del nuovo Codice di commercio, costituire l'Ufficio di sindacato, l'Assemblea stabilisce che i sindaci debbano essere tre, oltre i due supplenti, e delibera che il correspettivo da assegnarsi all'Ufficio di sindacato sia di annue lire 6,000 in complesso.

5. Il Presidente osserva che la disposizione dell' art. 21 dello statuto sociale soddisfa alle prescrizioni dell'art. 123 del nuovo Codice di commercio, applicato colle disposizioni transitorie anche alle Società preesistenti; quindi, non occorrendo veruna deliberazione in proposito, invita l'Assemblea a procedere alla nomina degli Amministratori, e in pari tempo a quella dei sindaci e supplenti.

Fatto lo spoglio delle schede segrete, riuscirono eletti ad amministratori per un biennio i signori:

BALDUINO comm. DOMENICO
BASSI nobile GEROLAMO
CORSINI marchese ANDREA NERI
INCISA marchese CAMMILLO
ROSSI cav. ANTONIO
SPINELLI cav. LUIGI

ed in rimpiazzo del compianto signor marchese GIAN BATTISTA RAGGI, il signor

FENZI cav. EMANUELE ORAZIO

a Sindaci i signori:

GIACOMELLI comm. GIUSEPPE
NALDI cav. RAFFAELLO
CHIOCCHINI cav. PIETRO

ed a Sindaci supplenti i signori:

CINI cav. GIOVANNI
TABARRINI avv. CAMMILLO

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Veniamo assicurati essere intendimento del Ministro dei lavori pubblici che il progetto di legge sull'esercizio delle Ferrovie italiane venga distribuito alla ripresa dei lavori parlamentari. Oltre al volume delle tariffe generali da approvarsi per legge, sarà allegato al progetto medesimo un altro volume contenente le tariffe speciali e comuni a grande e piccola velocità. Queste ultime tariffe sono considerate come base di quelle che dovranno allegarsi ai contratti di esercizio, e le variazioni ad esse dovranno sempre farsi per Decreto Reale.

><

Si è parlato, in questi giorni, da alcuni giornali di un nuovo treno Reale da farsi costruire in America per conto dell' Italia. Noi abbiamo assunto informazioni in proposito, dalle quali ci risulta quanto segue:

Nella riunione tenutasi all' uopo in Firenze (come a suo tempo annunciammo), nella quale, oltre del Ministero dei lavori pubblici, erano rappresentate le tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane, fu unanimemente convenuto che lo studio e la costruzione del nuovo treno Reale dovessero essere affidati alle Ferrovie dell' Alta Italia. Dopo quella riunione, un alto funzionario, estraneo a quest' ultima Amministrazione, credette opportuno di suggerire che la costruzione ne fosse affidata addirittura ad una Casa americana, dacchè era stato prescelto un tipo che, per le disposizioni generali, non molto si discosta dal tipo colà in uso: e quivi, a parere del detto funzionario, per la maggior pratica speciale, si potrebbe ottenere maggior precisione e prontezza di costruzione.

Non crediamo però che codesto suggerimento possa essere accolto, sia pel ben noto appoggio che il Ministero e l' Amministrazione dell' Alta Italia tendono a dare già da varii anni all' industria nazionale, sia per la persuasione che il lavoro, di cui si tratta, potrà essere perfettamente eseguito anche nelle nostre Officine; ed infine per la certezza che le Auguste Persone, al cui servizio il nuovo treno dev' essere destinato, assai maggiormente lo aggradiranno come lavoro nazionale.

È fuor di dubbio però che, eseguendosi il treno nelle nostre Officine, stante i minori mezzi di cui esse dispongono, potrà esserne ritardata la ultimazione: tanto più che non si potrebbero rallentare i molti lavori ferroviarii ad esse affidati, attesi i crescenti bisogni del traffico e l' apertura di nuove linee.

><

L'altro ieri è stato firmato, tra il conte di Sambuy, sindaco di Torino, ed il comm. Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, l'atto definitivo di cessione, per parte del Municipio alla detta Amministrazione ferroviaria, dei terreni occorrenti alla costruzione delle nuove grandi Officine. Come è noto, queste sorgeranno presso il Carcere cellulare a Porta Susa, occupando una superficie di 196,000 m. q. Aggiungiamo che, in forza di tale cessione, il Municipio ricupera il possesso dei terreni fiancheggianti la Stazione di Porta Nuova, fra le vie Legnano e Cuneo, lungo lo stradale di Stupinigi, della superficie di 35,000 m. q., i quali sono destinati alla fabbricazione

e verranno subito posti in vendita, la quale riescirà certo proficua, stante la favorevole loro ubicazione presso la Stazione centrale ed il nuovo quartiere di Piazza d'Armi.

Appena compiuto il verbale di consegna, l'Amministrazione ferroviaria prenderà possesso dei terreni e darà principio ai lavori, essendo vivo desiderio del sullodato comm. Massa ch'essi vengano spinti con tutta alacrità e sieno ultimate al più presto le nuove grandi Officine, capaci di 3000 operaj, affine di far fronte alle necessità del servizio ed al progressivo sviluppo delle costruzioni ferroviarie.

><

La Società Veneta di costruzioni ha ultimato e consegnato all'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia 10 vetture con 6 scompartimenti a letto. Queste vetture, in quanto all'esecuzione, nulla lasciano a desiderare, e mostrano come le Officine di Vicenza in cui vennero eseguite, benchè giovani di età, sono però molto provette nei lavori.

In quanto al progetto, fatto dall'Ufficio tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia, esso è quasi identico a quello eseguito nel 1873 a Pantin presso Parigi, sui disegni dello stesso Ufficio. Le varianti principali concernono: 1° Una doppia sospensione, o per dir meglio, un attacco elastico dei tiranti delle molle: 2° Maggior altezza e larghezza degli scompartimenti; 3° Letti meglio formati, per cui non si hanno più le incomode differenze di piano, che qualche volta si notavano nelle prime vetture a letti; 4° Una più ricca ornamentazione degli scompartimenti.

Abbiamo poi notato, sia in queste carrozze, che in alcune miste e di 1ª classe di recente messe in servizio sulle dette ferrovie, una innovazione, che sarà certo molto gradita ai viaggiatori. Essa consiste in una doppia tendina di stoffa molto sostenuta, la quale di notte si distende e copre tutte le pareti laterali, impedendo così il passaggio dell' aria attraverso le fessure delle finestre. Tale innovazione noi vedremmo volentieri estesa a tutte le carrozze di 1ª classe, massime a quelle destinate a viaggi lunghi e notturni.

><

Il 28 marzo p. p. sono incominciati i lavori della grande galleria di Ronco nella Succursale dei Giovi. Gli scavi cominciarono all' imbocco Sud della galleria, la quale per una tratta di 2000 m. venne subappaltata dall' Impresa Ottavi e Comp. al sig. Giovanetti, il ben noto costruttore che compì felicemente il traforo del Colle di Tenda. Direttore tecnico di questi lavori è l' ing. Solerti, che tanto si distinse nella costruzione dei grandi viadotti della linea Savona-Bra.

La situazione del cantiere dell' imbocco è molto difficile per potervi depositare l' immenso sterro che si dovrà estrarre dalla galleria. Infatti, il cantiere è chiuso da una parte dall' argine dell' attuale ferrovia dei Giovi, e dall' altra da due torrenti e dalla montagna, e l' area compresa fra questi limiti è assai ristretta. Ad ovviare a tale difficoltà, l' ing. Solerti pensò saggiamente di fare la galleria di direzione ad un' altezza maggiore di quella segnata nel progetto: per cui le materie scavate verranno scaricate dall' alto, e così, accumulate ad un' altezza considerevole, potranno essere contenute nell' area disponibile.

Le condizioni tanto infelici del cantiere e quelle della vicina Stazione di Pontedecimo, che per essere assai ristretta, male si presterebbe al movimento grandissimo di materiali a cui darà luogo l'esecuzione della galleria, indussero l' Impresa Giovanetti a chiedere all' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia un binario di raccordo, il quale, staccandosi dalla linea principale d'ascesa, in vicinanza al casello del telegrafo, vada nel cantiere a livello dell'imbocco progettato per la galleria di direzione. La vicinanza del casello del telegrafo e di altri pei guardiani rende facile il còmpito della sorveglianza dello scambio, benchè si trovi fra una linea principale; e quindi si spera che la detta Amministrazione concederà tale favore, senza il quale riescirebbe difficilissimo di eseguire il lavoro nel tempo voluto.

L'Impresa Giovanetti adotterà, per l' escavo della galleria, il sistema Brandt, col quale, invece dell'aria compressa, si fa uso dell'acqua compressa a 90 atmosfere. Il contratto per questo impianto venne già conchiuso colla famosa Fabbrica dei fratelli Sulzer di Winterthur.

Ci riserbiamo a discorrere partitamente di questo impianto, appena sia ultimato; come pure di indicare quali altri mezzi l'Impresa Giovanetti impiegherà per la trazione e per illuminare e ventilare la galleria. Daremo poi regolarmente lo stato di avanzamento di questi lavori.

><

I prodotti lordi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia nel mese di febbraio 1883 raggiunsero la somma di L. 8,337,994.40, comprese L. 6,843.85 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nel febbraio 1882 non ascesero che a lire 8,126,815.14, comprese L. 7,130 per la detta navigazione. Si ebbe dunque nel febbraio 1883 un aumento di L. 211,179.26, calcolata la diminuzione di L. 286.15 per la navigazione medesima.

È da notare però che i chilometri in esercizio nel febbraio 1882 erano 3571, mentre nel febbraio 1883 erano 3751.

Aggiunti ai suddetti prodotti lordi quelli pure del mese di gennaio, ammontarono pel bimestre a L. 16,769,602.20, comprese L. 13,730.20 per la navigazione sul Garda; mentre nel bimestre 1882 ascendevano a L. 16,132,582.14, offrendo così pel 1883 un aumento di L. 637,020.06, calcolata pure la diminuzione di L. 202.20 per la detta navigazione.

><

Ci scrivono da Parma che il Consorzio per la ferrovia economica Parma-Guastalla-Suzzara ha inoltrato domanda al Governo perchè voglia permettere l' allacciamento provvisorio della detta ferrovia con quella Parma-Brescia, a due chilometri circa dalla Stazione di Parma, salvo a costruire un apposito binario indipendente, che conduca a questa Stazione, non appena lo si giudichi dal Governo opportuno.

Con tale provvedimento si renderebbe possibile di rispettare il termine stabilito nella Convenzione di concessione per la ultimazione della linea; il quale termine, colla costruzione del binario indipendente, verrebbe ad essere indubbiamente sorpassato, massime perchè le pratiche di espropriazione impedirebbero l' immediato incominciamento dei lavori.

><

Ci scrivono da Belluno che quella Deputazione provinciale, facendosi interprete delle popolazioni interessate, e per dar pane ai molti operaj senza lavoro,

ha fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici per ottenere che si provveda con sollecitudine all'appalto dei lavori pel tronco da Bribano a Belluno (della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso), il cui progetto definitivo fu già da tempo ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e da quello di Stato.

><

Ci informano da Pavia che quella Camera di commercio ha fatto istanza al Ministero per l' impianto di una nuova Stazione ad oriente della città, e precisamente fuori Porta Garibaldi, nelle vicinanze di San Pietro in Verzolo.

La Deputazione provinciale ha pur essa deliberato di raccomandare al Ministero l' impianto della detta Stazione, la quale è vivamente reclamata dal ceto commerciale ed industriale di quella provincia. Essa dovrebbe servire specialmente per le merci destinate alla navigazione del Ticino e del Naviglio, che per la città di Pavia è di altissimo interesse.

><

L' Ingegnere-Capo del Genio civile di Bergamo, cav. Belley, fu dal Ministero dei lavori pubblici nominato R. Sotto-Commissario tecnico per la sorveglianza dei lavori della ferrovia da Bergamo a Ponte della Selva.

Eguale incarico fu dato all' ing.-Capo del Genio civile di Como cav. Rossi per le linee Como-Varese-Laveno e Malnate-Saronno.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione un progetto di opere d' ampliamento alla Stazione di Mangano, sulla ferrovia Messina-Siracusa. La spesa presunta per le opere stesse rileva a L. 55,000.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Taranto ha sottoposto all' esame superiore il progetto di appalto per la fornitura del pietrisco necessario all' inghiaiamento, e pel distendimento del primo strato di massicciata, lungo il 3.o tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Nardò, Galatone ed Alezio. L'importo dei lavori e provviste a base d'asta ammonta a L. 64,400.

><

Siamo informati che la Società della tramvia Milano-Pavia ha fatto istanza perchè le sia permesso di formare i treni merci con 6 vetture, anzichè con 4, affine di poter meglio provvedere al continuo aumento nel trasporto delle merci, che si verifica fra Milano e Pavia.

><

Ci scrivono da Cagliari che la Società di Monteponi ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per la prolungazione fino al 1890 dell' autorizzazione del servizio pubblico sulla ferrovia privata Monteponi-Porto Vesme, accordata in via di esperimento per un solo anno nel maggio del 1881.

Sappiamo che la detta Società ha fin qui fatto un lodevole servizio; ed appunto per ciò, ed anche perchè dal pubblico esercizio di quella ferrovia risentono grande giovamento i paesi da essa toccati, nonchè le corrispondenze con Carloforte, non si dubita che il Ministero vorrà fare buon viso alla indicata istanza.

><

Ci scrivono da Siracusa che il Municipio di Lentini ha instato presso il Ministro dei lavori pubblici per ottenere che sia instituita una terza corsa di treni fra Catania e Siracusa, o quanto meno (ciò che sembra un desiderio assai modesto) sia attaccata una vettura per viaggiatori al treno merci giornaliero, che la Società è facoltizzata a fare quando se ne presenti il bisogno.

><

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia approvò la Convenzione stipulata colla Società Ligure del telefono Bell per la concessione d' impiantare i fili telefonici fra Genova e Sampierdarena.

Dal Ministero dei lavori pubblici vennero, su proposte del detto Consiglio d'amministrazione, accordate le seguenti autorizzazioni:

Autorizzò la spesa di L. 11,000 per la costruzione di marciapiedi nella Stazione di Asti;

Id. di L. 19,800 per lavori nella Stazione di Savona;

Id. l'impianto di un Ufficio telegrafico fra i caselli 10 e 11 del tronco Santuario-San Giuseppe.

Dallo stesso Ministero venne pure emesso il decreto, pel quale è autorizzata la spesa di L. 200,000 per l' ampliamento e la sistemazione della Stazione di Lucca.

L'Amministrazione delle suddette Ferrovie ha poi stabilito l'acquisto di 28 caldaie per locomotive.

La stessa Amministrazione ha disposto per la riduzione a tipo moderno delle locomotive *Belluno*, *Manfredonia* e *Panaro*.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta dei 27 marzo p. p., oltre la trattazione di alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Costruzione del parapetto ad un muro di sostegno della Stazione di Roma.
2. Impianti di segnali a disco in alcune Stazioni della linea Livornese.
3. Ristauro dei tetti delle Officine di P. al Prato.
4. Convenzione colla Società del gas di Firenze pel sottopassaggio di tubi alla linea Aretina.
5. Modificazione della tariffa particolare N. 3, nel senso di estendere dal 30 al 50 0[0 il ribasso sul trasporto degli allievi e del personale degli Istituti d' istruzione e di beneficenza.
6. Acquisto di stadere a ponte e di lamiere di ferro.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni, prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 al 31 marzo p. p.

Furono approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco da Bologna a Persiceto, della ferrovia Bologna-Verona;

La costruzione del tronco Moretta-Cavallermaggiore, della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore;

La costruzione del tronco della ferrovia Lucca-Viareggio, dal tratto in costruzione per l'apertura della galleria dei Ceracci sino al punto di innesto colla ferrovia Pisa-Lucca;

La costruzione del tronco Polla-Teggiano, della ferrovia Sicignano Castrocucco;

La costruzione di una ferrovia da Motta per Azzano a Casarsa;

L'impianto di una tramvia a vapore da Stra di Caldiero a Tregnago, in provincia di Verona;

L'impianto di una tramvia a vapore da San Miniato, in provincia di Firenze, sino al confine pisano verso Pontedera;

Il riattamento di un tratto nel chilometro 122 del tronco da Ponte di Legno al confine Trentino, della strada nazionale del Tonale, in provincia di Brescia;

La sistemazione di un tratto della strada nazionale del Tonale, al passaggio della Valle Rogno, in provincia di Bergamo;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie in diramazione da Santa Lucia del Cicolano alla nazionale Aquila-Teramo, compreso tra la Sella di Castiglione ed il fosso Colle del Faggio, in provincia di Aquila;

La costruzione del tronco fra il ponte sul Prena ed il confine aretino della strada provinciale pel Marecchia, in provincia di Pesaro;

Il risarcimento della difesa frontale al froldo Lame nell'arginatura sinistra di Po, in Comune di Castelnuovo Bariano, in provincia di Rovigo;

La riparazione di alcune tratte di argine a destra ed a sinistra del fiume Fratta, da San Salvaro a Trecanne, nel circondario idraulico di Este;

Le riparazioni occorrenti alla difesa frontale superiore della sponda sinistra di Po a Gerrechiozzo, in provincia di Pavia;

Ed i lavori di colmata alla seconda vasca di bonificazione nella contrada compresa fra il Volturno, l'Aguena, la strada di Cancello ed il mare, in provincia di Caserta.

Fu pure approvato un piano regolatore per l' ampliamento della città di Torino nella regione Crocetta;

Ed approvato in massima un progetto di ferrovia a sezione ridotta da Gioia Tauro a Cittanova, in provincia di Reggio di Calabria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Teramo-Giulianova. — L'incanto simultaneo tenutosi il 14 marzo p. p. essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 13 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo simultaneamente, alla second' asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e case di guardia, coi relativi piazzali ed accessorii, lungo il 4° tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, compreso fra il ponte sul torrente Fiumicello e Teramo, per la presunta somma di L. 290,920.

I lavori dovranno intraprendersi appena principiata la consegna del materiale metallico, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 10.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Legnago-Monselice — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno presso 13, il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Padova, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, compreso fra Este e Montagnana, della lunghezza di m. 16,000 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera delle travate metalliche e dell'armamento), per la presunta somma di L. 638,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere proseguiti per modo che l'apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 12 dal giorno della consegna. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all' apertura del tronco all' esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000, ed in L. 65,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Novara-Como. — Leggesi nell' *Araldo* del 1° corrente:

Da telegrammi ufficiali ricevuti ieri nel pomeriggio ed oggi stesso, risulta fuori di ogni dubbio che il Ministero ha già deliberato di dare la concessione delle due ferrovie Novara-Busto-Saronno e Novara-Caccivio per Gallarate, con sussidio chilometrico al tronco comune da Novara a Càstano o altro punto di diramazione.

La notizia è stata telegrafata dal ministro Baccarini alla Deputazione provinciale di Milano.

Ed ora, date le opposizioni vivissime che minacciavano la costruzione della Novara-Como (sia per l' uno, sia per l'altro dei sub-tracciati proposti), non possiamo che ringraziare il Ministro, che ha voluto accontentar tutti.

Ferrovia Parma-Brescia. — Il Consiglio provinciale di Brescia, nella seduta del 30 marzo p. p., dopo una lunga ed animatissima discussione, ha votato in favore del tracciato sulla destra del Chiese, con 16 voti favorevoli, 11 contrarii e 4 astenuti.

Tramvie della provincia di Como. — Il Consiglio comunale di Como, nella seduta del 30 marzo u. s., discusse la domanda della Società anonima della tramvia Como-Saronno perchè la tramvia stessa venga classificata quale ferrovia pubblica.

La relazione esponeva che il Ministero, rilevando che la linea della tramvia Saronno-Como corre per m. 14,600 sopra sede propria, e per altri 9,000 su strade peovinciali e comunali attraversando anche abitati, invitava i Municipii interessati a pronunciarsi essi pure in merito alla domanda inoltrata dalla Società della tramvia per la trasformazione della stessa in ferrovia pubblica.

La Giunta però, ben ponderate tutte le circostanze, deliberava di proporre al Consiglio di rispondere al Ministero che, qualunque fosse la denominazione assunta o da assumersi, il Comune di Como non aveva che a riportarsi alle condizioni del contratto, confermandole pienamente ed in ogni loro parte.

Dopo lunga ed animata discussione, il Consiglio approvava la sospensiva proposta dal con. Brambilla, finchè si facciano conoscere dal Ministero quali sarebbero pel Comune le conseguenze della trasformazione.

Tramvie di Milano. — Il *Corriere della Sera*, del 31 marzo, scrive:

La sorveglianza dell'esercizio delle tramvie a vapore è affidata, per prescrizione legislativa, al Commissariato tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia, che la disimpegna con lodevole premura. Malgrado però le rigorose prescrizioni dell' ordinanza prefettizia del 15 maggio 1881, e l' attiva vigilanza del Commissariato tecnico, gli infortunii sulle tramvie non sono scemati, e quasi ogni settimana la stampa cittadina deve registrarne qualcuno. Ora il prefetto Basile ha soddisfatto ad un voto generale, nominando una Commissione, alla quale è affidato l'incarico di proporre i provvedimenti adatti a garantire la sicurezza delle tramvie, l'incolumità de' passeggeri e del personale di servizio, facendo opportuni studii ed esperimenti.

La Commissione sarà presieduta dal consigliere Celli, e ne faranno parte: il conte Salis, capo dell'Ufficio del Genio civile; l'ing. Lavezzari, capo dell'Ufficio tecnico della provincia; un Ispettore delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed altri ingegneri scelti fra i più competenti nella materia. La Commissione si metterà presto all'opera, incominciando dal fare alcune visite di riconoscimento alle strade ed al materiale mobile delle tramvie, visite che saranno spesso ripetute per quelle linee che richiedono maggior vigilanza.

Tramvie della provincia di Firenze. — Nella seduta del 29 marzo p. p. del Consiglio provinciale di Firenze, il consigliere Catanzaro Santini riferì sulla domanda di Luigi Finet, amministratore della Società anonima Belga, per la concessione di un *tramway* da impiantarsi sulla via provinciale Francesca, nel tratto tra Fucecchio ed il rio di Cecina al confine colla provincia di Lucca.

Narrò le trattative e gli studii fatti. Dimostrò l' utilità della proposta Finet, anco in quanto riguarda il parziale

rialzamento e le correzioni della strada provinciale, non che la convenienza di accordare il concorso di L. 25,000 per i lavori opportuni.

Dopo alcuni schiarimenti, la proposta fu approvata.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nella seduta del 21 marzo p. p., deliberando in via d' urgenza sulla domanda della Società generale delle Ferrovie economiche, spiegò il senso e la portata della condizione apposta dal Consiglio provinciale alla deliberazione, colla quale venne accordato il sussidio per la costruzione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà; e prese atto della dichiarazione fatta dal concessionario della tramvia Torino-Leynì-Castellamonte di aprire al pubblico servizio, prima dello spirare del prossimo aprile, il tronco da Torino a Leynì; ed avuto riguardo alle ragioni addotte, prorogò fino a tutto maggio prossimo il termine per la presentazione delle modificazioni al progetto del tronco Leynì-Castellamonte.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio previene il pubblico che, allo scopo di agevolare l'applicazione delle tariffe, furono riunite in una 2ª *Appendice* tutte le modificazioni ed aggiunte fatte nello scorso anno al *Regolamento-Tariffe, edizione 1° luglio* 1878.

Detta *Appendice* trovasi vendibile presso le principali Stazioni della rete, al prezzo di L 1.00 cadaun esemplare.

— La stessa Direzione partecipa che, a parziale modificazione dell' avvertenza XVIII* della Tariffa pel servizio cumulativo colle Poste svizzere, di cui l'Avviso in data 31 ottobre 1881, il termine ora stabilito pel rinvio alla Stazione di partenza delle spedizioni giacenti, d'ora innanzi rimane limitato pei trasporti di seme bachi come in appresso.

Le spedizioni di seme bachi, giacenti nelle Stazioni italiane per rifiuto od irreperibilità del destinatario, od altro motivo qualsiasi, saranno rinviate al luogo di provenienza non più tardi di *tre giorni* dopo l'arrivo della merce; mentre invece pei trasporti stessi, in partenza dall'Italia, gli Ufficii svizzeri eseguiranno la rispedizione alla Stazione mittente nel termine di 24 ore dall'arrivo della merce a destinazione.

Ribasso di tariffe — In seguito ad accordi presi col Ministero dei lavori pubblici, colle Strade Ferrate dell'Alta Italia, Romane e Meridionali e coll'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore, il ribasso sul prezzo dei biglietti ordinarii, nel caso di gite d'istruzione o di piacere degli allievi degli *Istituti d'istruzione governativi* o *riconosciuti dallo Stato*, già stabilito nella misura del 30 0[0, viene, a cominciare dal 1° corr., portato al 50 0[0, tanto pei viaggi in ferrovia, quanto per le corse sui laghi di Garda e Maggiore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Società della ferrovia del Gottardo ha risolto di porre un secondo binario sul tronco da Bellinzona a Giubiasco, affine di facilitare il servizio delle tre linee Lugano, Luino e Locarno, che si diramano dalla Stazione di Giubiasco.

— La *Gazzetta Ticinese* del 2 scrive:

Anche sulla ferrovia del Gottardo sarà introdotto col 1° luglio p v, e per tutta la durata del servizio estivo, un *treno direttissimo (Blitzzug)*, oltre i treni diretti già esistenti fra Milano e Lucerna-Zurigo. Questa nuova corsa percorrerà la linea per il Monteceneri, non farà sosta, oltre le fermate necessitate da ragioni del servizio tecnico, che a Lugano, e non avrà che vetture di 1ª classe. L'orario stabilito finora sarebbe il seguente: Partenza da Zurigo ore 8 e 15 minuti del mattino, da Lucerna ore 9 del mattino; arrivo a Milano a 5 ore e 30 min di sera. — Partenza da Milano a 9 ore e 30 min. del mattino; arrivo a Lucerna a 5 ore e 50 min. di sera, a Zurigo a 6 ore e 35 min. di sera.

Ferrovie svizzere. — Secondo il prospetto del movimento delle Ferrovie normali svizzere, elaborato dal Consiglio federale, sui loro introiti ed uscite, e spese di costruzione impiegate dal 1861 in poi, si arriva al seguente bilancio generale alla fine del 1881:

Attivo:

Spese di costruzione delle linee in esercizio	Fr.	741,646,859
Spese per istituzione di Ufficii di relazioni	»	3,013,836
Uscita per le linee attualmente in costruzione	»	172,210,871
Differenza di corsi, la cui ammortizzazione le Amministrazioni ferroviarie hanno portato in conto esercizio	»	60,288,500
Assicurazioni degli stabili, delle provviste e materiali	»	11,737,771
Capitali disponibili	»	57,884,722
Totale	Fr.	1,046,782,559

Passivo:

Capitale-Azioni pagato	Fr.	340,612,928
Sovvenzioni prestate	»	98,464,207
Capitale-Obbligazioni dovute	»	559,365,157
Debiti pendenti	»	27,461,671
Fondi speciali	»	21,250,333
Prestiti ammortizzati, ma non cancellati	»	2,779,650
Saldo attivo dei conti esercizio	»	848,613
Totale	Fr.	1,046,782,550

— La Commissione del Consiglio degli Stati, incaricata di esaminare il messaggio del Consiglio federale circa al riscatto delle ferrovie, ha risolto all' unanimità che non si può far nulla sulla base delle attuali concessioni. Relativamente al progetto di legge concernente la contabilità, la maggioranza della Commissione si pronunciò in massima per l'entrata in materia sul progetto presentato dal Consiglio federale, ma di aggiornare una definitiva decisione ad un'ulteriore seduta, che avrà luogo presumibilmente nel corso della sessione dell' Assemblea federale, attendendosi una petizione del Governo di Berna ed un' altra delle Società ferroviarie sulla questione.

— Nel pomeriggio del 28 marzo u. s, ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società di navigazione e ferrovie pel lago di Lugano, alla quale parteciparono 15 azionisti, rappresentanti 654 Azioni. L'adunanza era diretta dal sig. ing. Clemente Maraini, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società.

Dal rapporto presentato dal Direttore della Società, signor Antonio Veladini fu Pasquale, rilevasi che il movimento passeggieri nel 1882 sui piroscafi del lago di Lugano fu complessivamente di 280,404 persone, cioè con un aumento, in paragone a quello del 1881, di 59,028 passeggieri.

L' introito complessivo dell' anno 1882 essendo stato di	Fr.	131,911.35
e le spese ammontando a	»	72,180.20
ne risulta un utile di	»	59,731.15
da cui però devono dedursi per interessi passivi come al conto Utili e perdite	»	2,782.20
e quindi l' utile netto disponibile residua di	Fr.	56,948.95

Il rapporto conchiudeva poi proponendo l' approvazione dei conti sociali, e che l' utile residuante di fr. 56,948.95 fosse diviso come segue:

5 0[0 agli azionisti per dividendo	Fr.	10,000.—
ammortamento sul valore dei vapori 10 0[0	»	30,000.—
al fondo di riserva	»	10,000.—
1 0[0 supplemento agli azionisti	»	2,000.—
ammortam. sul conto Cantiere	»	4,448.95
dono al Tiro federale in Lugano	»	500.—
	Fr.	56,948.95

Le proposte della Direzione essendo state approvate all'unanimità, e l'ordine del giorno essendo con ciò esaurito, l'assemblea venne sciolta.

Ferrovie francesi. — Si ha da Parigi, 27 marzo: Nel Consiglio dei ministri tenutosi oggi, Raynal, ministro dei lavori pubblici, ha comunicato ai suoi colleghi lo stato dei negoziati intrapresi colle grandi Compagnie ferroviarie, cioè coi presidenti dei Consigli d'amministrazione delle Compagnie del Nord e Parigi-Lione. Questi negoziati vertono sui seguenti tre punti:

1° Rimborso delle anticipazioni che lo Stato loro ha fatto a titolo di garanzia d'interesse;

2° La costruzione di nuove linee;

3° La revisione delle tariffe.

L'on. Ministro non ha punto nascosto ch'esso aveva incontrato difficoltà assai grandi; le questioni sollevate sono molto complesse, ma non di impossibile realizzazione; ed egli non dubita punto della riuscita dell'accordo.

Ferrovie del Messico. — Eseguita la ferrovia da Messico a Vera-Cruz, si mostrò subito la possibilità di costruire delle grandi linee su tutta l'estensione della Repubblica. L'interesse generale del paese esigeva che le linee principali dalla Capitale al Pacifico ed al confine del Nord ponessero in comunicazione col centro il maggiore numero di città. La prima, naturalmente, passò per Queretaro, Celaya, Salamanca, Rapuato, Silao, Leon, Lagos, ecc.

Un tronco a Guanajato era un'appendice necessaria.

La linea principale si dirigerà per Guadalajara sino al Pacifico Quella del Nord passerà per Aguas-calientes, Zacatecas, Durango e Chihuahua, donde porrà capo a Paso del Norte. Quest'ultima parte è già in esercizio.

Il 21 novembre 1882 si inaugurò il tronco da Silao a Guanajato, costrutto dalla Società ferroviaria centrale.

L'arrivo della locomotiva a Guanajato fu salutato da salve d'artiglieria e da un gran concerto di campane.

Guanajato è una città assai fiorente, di 79 mila abitanti.

La Società ferroviaria centrale e la Compagnia Palmer-Sullivan apriranno una gran parte del paese al commercio del mondo intiero.

Gli Stati Uniti fanno un consumo di 600,007 tonnellate di zucchero all'anno, e non ne producono che il decimo; del caffè consumano 200,000 tonnellate, senza produrne un sol grano.

Oggidì il caffè è trasportato con battelli a vapore da Costa-Rica a S. Francisco, e di là, per ferrovia, da Chicago a S. Luigi (Missurì).

Oltre a questi due prodotti, il paese può fornirne degli altri agli Stati Uniti Citeremo particolarmente il bestiame di Coahiula, Nuova-Leon. Tamaulipas, San Luigi Potosi, Durango, i minerali di tutta la Repubblica, e specialmente quelli di Zacatecas e Guanajato.

V'è dunque da rallegrarsi grandemente per l'inaugurazione del tronco di ferrovia fra quest'ultima città e Silao.

Notizie Diverse

Servizio postale rurale — La *Gazz. Uff.* del 30 marzo p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 4 febbraio, controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli, e preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro dei lavori pubblici:

« Ora che il servizio postale è reso giornaliero in tutti i Comuni del Regno, si presenta della maggiore convenienza di estendere alle località rurali, ove non esistono ancora Uffizii postali, il servizio delle lettere raccomandate, ed, in limitate proporzioni, anche quello dei vaglia ordinarii e militari.

« Per provvedere a tale bisogna sollecitamente e senza recare grave spesa alle Finanze dello Stato, si ravvisa opportuno di affidare i detti servizii ai collettori postali rurali, i quali sono ora soltanto autorizzati alla spedizione ed alla distribuzione delle lettere ordinarie.

« Le nuove attribuzioni sarebbero assai limitate; tuttavia, a garantire la responsabilità dell'Amministrazione delle poste, conviene imporre l'obbligo ai detti agenti di una cauzione proporzionata all'entità dei servizii stessi.

« Nel tempo stesso, per facilitare la creazione degli Uffizii postali di 2ª classe, è stata riconosciuta la necessità di fissare ai titolari dei nuovi Uffizii, pel primo anno, un assegno maggiore di quello concesso col decreto del 25 novembre 1869.

« A queste innovazioni, che mirano allo scopo di estendere e migliorare il servizio postale nelle campagne, provvede il decreto che il riferente si onora di sottoporre alla Maestà Vostra, pregandola di sancirlo colla Reale sua firma.

« *Art.* 1. È data facoltà all'Amministrazione delle poste di affidare ai propri agenti rurali (collettori) il servizio delle lettere raccomandate e quello dei vaglia ordinarii e militari fino alla concorrenza di L. 50

« *Art.* 2 I collettori, incaricati dei servizii predetti, dovranno prestare una cauzione, fissata volta per volta dalla Direzione generale delle poste, in ragione dell'entità del servizio e del maneggio del denaro derivante dai vaglia. La cauzione non sarà mai minore di L. 240.

« *Art.* 3. Per le cauzioni dei collettori sono applicabili le disposizioni contenute negli articoli 3, 9, 11 e 12 del Regio Decreto 28 dicembre 1873, n. 1759

« *Art.* 4. La retribuzione dei titolari degli Uffizii postali di 2ª classe, che, a sensi dell'articolo 6 del R. Decreto 25 novembre 1869, viene stabilita un anno dopo la creazione dell'Uffizio, resta fissata, durante il primo anno, in L. 420, salvo la definitiva liquidazione, giusta le disposizioni contenute nello articolo soprariferito.

« La retribuzione dei collettori, incaricati delle attribuzioni di cui all'articolo 1, viene determinata dall'Amministrazione in ragione dell'importanza dei lavori, e non sarà inferiore ad annue L. 300.

« Il presente Decreto avrà effetto dal 1° luglio 1883 ».

La Valigia delle Indie. — Leggesi nel *Diritto*: Qualche giornale ha riferito che la Compagnia Peninsulare ed Orientale avrebbe intenzione di abbandonare la linea Venezia-Brindisi-Alessandria di Egitto per trasportare invece la Valigia delle Indie dal porto di Marsiglia.

Questa notizia è assolutamente priva di fondamento.

Anzitutto giova ricordare che il contratto della Compagnia Peninsulare ed Orientale col Governo italiano scade solo nel 1888. In secondo luogo, si deve tener conto che la partenza della Valigia delle Indie da Brindisi abbrevia il viaggio di tre giorni in paragone di quella da Marsiglia: locchè basta a dimostrare l'insussistenza della notizia sovraenunciata.

Nessun cambiamento adunque è da attendersi alla linea attuale di navigazione da Venezia-Brindisi-Porto Said-le Indie, e viceversa.

Quello invece che c'è di vero, secondo le informazioni esattissime che ci siamo procurate, si è che la Compagnia Peninsulare ed Orientale, colla sua navigazione *libera* dalle Indie, Australia, China e Londra, ha deciso di toccare Marsiglia, onde far concorrenza nel trasporto delle merci alle Compagnie di navigazione francesi, le quali, aiutate dal loro Governo, minaccerebbero di voler esercitare un predominio anche nelle colonie inglesi, situate nei mari delle Indie e dell'estremo Oriente.

Ma tutto ciò, lo ripetiamo, nulla ha a vedere colla linea già in corso per il trasporto della Valigia, nulla influisce sul servizio della linea stessa che rimane inalterato, stabilendo invece una concorrenza coi Francesi, alla quale l'Italia può considerarsi in gran parte assolutamente estranea.

Strade provinciali. — La *Gazz. Uff.* del 27 marzo p. p. ha pubblicato il R. Decreto dell'8 mese stesso, con cui è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali nella provincia di Milano.

Ufficii telegrafici. — Il giorno 20 corr. in Bologna è stato aperto un Ufficio telegrafico succursale presso la Stazione della ferrovia, per l'accettazione dei telegrammi, con orario dalle 10 ant. alle 5 pom.

Telegrafi sottomarini. — Si ha da Messina, 29 marzo:

Furono terminate con esito felicissimo, il giorno 21 corr.,

le operazioni intraprese dal vapore inglese *Volta*, della Compagnia *Eastern Telegraph Limited*, comandato dall'egregio capitano Pattison, per ristabilire al numero normale le comunicazioni telegrafiche sottomarine fra la Sicilia ed il continente, alcune delle quali eransi, non ha guari, interrotte.

Un nuovo cordone a tre conduttori venne immerso, ed un altro, che più non funzionava, venne ripescato e quindi riparato, in guisa che un numero sufficiente di vie è ora aperto alla corrispondenza telegrafica fra l'isola ed il continente.

Il faro di Vado. — Nella scorsa settimana si fece il primo esperimento del faro di Vado. Esso brillava di raggi fulgidissimi dall'alto dell'ottagona torre, che sovrasta al mare di circa 40 metri.

L'apparecchio, alimentata coll'olio d'oliva la fiamma, è corredato di otto magnifiche lenti di cristallo fuso, che portano il raggio lucente a forte distanza. Esso è opera degli ing. costruttori Herny Lepaute di Parigi, che hanno inviato un loro meccanico a montarlo entro la cupola del faro, di sopra al ballatoio a ringhiera.

Il movimento poi è a peso, come nei nostri orologi a torre. Avvi inoltre nel faro un apparecchio anemometrico, di cui terrà nota il custode.

La carica dell'olio, che può mutarsi anche in petrolio se si vuole, basta fino a 18 ore; e il giro del meccanismo compiendosi in 4 minuti primi, si veggono due lampi di splendidissima luce bianca per ogni minuto primo.

Concorsi. — È aperto il concorso per esami a 4 posti, ed agli altri che si potranno rendere vacanti durante l'anno 1883, di vice-segretario nel Ministero dei lavori pubblici, collo stipendio di annue L. 1,500, con le norme stabilite dal R. Decreto 9 settembre 1873, n. 1556.

Chi intende sottoporsi alla prova degli esami deve, non più tardi del 30 aprile corrente, presentare al Segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici la relativa domanda coi documenti indicati dall'Avviso pubblicato nella *Gazz. Uff.* del 26 p. p.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii ci occorre di dir poco, poichè anche nella scorsa settimana figurarono sui listini nella colonna del nominale, e solo le Azioni delle Meridionali ebbero negoziati a 461 circa, con un riporto di L. 2.20 per fine aprile.

CONVOCAZIONI

Società generale italiana dei telefoni ed applicazioni elettriche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 corrente in Roma, sede sociale (piazza Sciarra, 234), pel resoconto dell' esercizio 1882, per la nomina di amministratori, per la cauzione dei medesimi, e per comunicazioni diverse.

Credito Lombardo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corrente in Milano, sede sociale (piazza Mercanti, 5), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per la presentazione del bilancio 1882 e deliberazioni relative, per provvedimenti in relazione al nuovo Codice di commercio, per la nomina di consiglieri e sindaci, e per comunicazioni diverse.

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Milano, sede sociale (via Bossi, 2), per comunicazioni sulla situazione finanziaria della Società al 31 dicembre 1882, e sugli oggetti portati dallo statuto sociale.

Società anonima della Ferriera Masson-Lavorazioni in Colle di Val d' Elsa — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Livorno, per l'approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di consiglieri e sindaci in relazione al nuovo Codice di commercio.

Società generale per le Ferrovie complementari — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Roma, sede sociale (via di Pietra, 70), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1882, per deliberazioni relative al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale-Palermo-Marsala-Trapani — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Roma, sede sociale (via Umiltà, 49), per l'approvazione dei conti 1882, per la nomina di amministratori e sindaci, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

Società della Ferrovia privata marmifera di Carrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze, sede sociale (via del Castellaccio, 24), pel rapporto del Direttore sugli affari sociali e rapporto dei sindaci, per l'approvazione del bilancio 1882, per disposizioni relative al nuovo Codice di commercio, per la nomina di consiglieri e sindaci e per comunicazioni del Consiglio.

Società anonima mineraria delle Capanne Vecchie e Poggio Biudo — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 23 maggio p. v. in Firenze, per l'approvazione del bilancio 1882 e deliberazione sugli utili, per fissare l'onorario ai sindaci, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 10 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Porto Santa Venere per Briatico fino alla provinciale di Tropea, compreso fra il Porto Santa Venere e l'origine della strada comunale per Zungri dopo l'abitato di Briatico, della lunghezza di m. 11,085, in diminuzione dell'importo di L. 194,011.66, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro anni 2 1[2. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una batteria, con relativa strada d'accesso, nella posizione di casa Ratti presso la Barcarola in Val d'Astico, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Forca di Penne alla provinciale Teramo-Chieti, compreso fra l'abitato di Civitella Casanova ed il fosso Princialunga, della lunghezza di m. 10,950, per la presunta somma di L. 382,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale lungo

la valle del Trigno, compreso fra l'abitato di Roccasicura e la provinciale Aquilonia, della lunghezza di m. 11,858.30, per il presunto importo di L. 216,650. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una variante della strada nazionale detta di Matera, fra l'abitato di Rapolla ed il ponticello detto dell'Arcidiacono, della lunghezza di m. 3,928.25, per la presunta somma di L. 113,930. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale fra Castelfranco ed il ponte di Gonnella sulla strada nazionale delle Puglie, presso la Stazione ferroviaria di Greci, della lunghezza di m. 15,081, per il presunto importo di L. 327,200. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale Saveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la Cona Cafardi presso Pentone ed il fiume Alli sotto l'abitato di Taverna, della lunghezza di m. 9,787.71, in diminuzione dell'importo di L. 363,697.87, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro anni 2 1[2. Deposito interinale L. 18,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° luglio 1883 al 31 marzo 1892) del 2° tronco della strada nazionale dello Spluga, compreso fra l'estremo nord della contrada di Oltremera in Chiavenna ed il Rondau, confine coll'Elvezia, della lunghezza di metri 28,580, per l'annuo canone di 31,350. Deposito interinale lire 1,400, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 12 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Casale-Asti per Moncalvo, tronco 1° nel circondario di Casale, per l'annuo canone di L. 21,000. Deposito interinale eguale al decimo del detto canone, cauzione definitiva eguale al quarto del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 15,000 di acciaio fuso in verghe, per il complessivo importo di L. 12,750. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1,300, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 19,270 di acciaio fuso in filo, lamiera e verghe, per il complessivo importo di L. 20,910. Consegna entro giorni 70. Deposito cauzionale lire 2,100, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente Santa Croce nell'Agro Nocerino, per la presunta somma di L. 65,300. Lavori da eseguire entro 9 mesi. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione (dalla consegna) con riparazione di danni agli alvei dei torrenti compresi nella bonifica di Nola, per il presunto importo annuo di L. 31,300. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo totale deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Cassia Sutrina presso la Mola di Mezzo, per il presunto importo di L. 16,682.80. Deposito interinale L. 300, cauzione definitiva L. 1,700 in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 3,300 di acciaio fuso in verghe (sagomato) e di kg. 80,440 di ferro in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 42,365. Consegna entro 105 giorni in 3 rate: la prima entro 45 giorni, le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 4,300, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 7,785 di acciaio fuso in filo, lamiera a verghe, per il complessivo importo di L. 11,084.75. Consegna entro giorni 70. Deposito cauzionale L. 1,200. come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 40,500 di acciaio fuso diverso, per il complessivo importo di L. 21,140. Consegna entro giorni 60. Deposito cauzionale L. 2,200, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento delle due casermette *B* e *C* per uno squadrone di cavalleria al Castro Pretorio in Roma, per l'importo di lire 40,000. Lavori da eseguire entro 240 giorni. Deposito cauzionale L. 4,000, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1886) del tronco della strada nazionale Palermo-Girgenti, compreso fra Girgenti e Raffadali, in diminuzione dell'annuo canone di lire 13,928.52, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,340, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione (dalla consegna) della strada provinciale dei Due Principati, della lunghezza di chil. 14,849, per l'annuo canone di L. 9,948.83. Deposito interinale lire 1,000, cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 14 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione (dalla consegna) della strada provinciale Tirrena, dall'innesto di Paola al torrente Bagni di Guardia, della lunghezza di m. 19,730, in diminuzione dell'annuo canone di L. 9,958.76. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco 4°, fra ponte Purpureo e la comunale di Alatri, per l'importo di L. 63,105.78. Deposito interinale L. 1,200, cauzione definitiva L. 6,100, ambedue come sopra.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso fra Carife e Vallata, in diminuzione dell'importo di L. 191,542 08, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni e 6 mesi. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la miliaria 61 ed il ponte S. Marco, della lunghezza di m. 17,000. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Castelnuovo ne' Monti (prov. di Reggio Emilia), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tronco di strada detta Felina-Gatta, fra il ponte di Gatta ed il Mulinello, della lunghezza di m. 2,333, sull'importo di L. 43,621.27, ribassato del 5 1[2 per cento nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 2,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di febbraio 1883
e confronto coi definitivi di febbraio 1882.

	1883	1882	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri / Media { in esercizio	3.751 / 3.717	3.571 / 3.571	180 / 146	» / »
Viaggiatori	2,754,617.38	2,895,413.12	»	140,795.74
Bagagli e cani	115,822.65	113,959.21	1,863.44	»
Merci a grande velocità	771,353.17	714,534.78	56,818.39	»
Merci a piccola velocità	4,689,357.35	4,395,778.03	293,579.32	»
Totale dei prodotti ferroviari . .	8,331,150.55	8,119,685.14	211,465.41	»
Navigazione sul lago di Garda . .	6,843.85	7,130.—	»	286.15
Totale del mese	8,337,994.40	8,126,815.14	211,179.26	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 28 *febbraio* 1883

	1883	1882	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	5,609,510.28	5,672,415.07	—	62,904.79
Bagagli e cani	227,998.62	220,484.35	7,514.27	—
Merci a grande velocità	1,524,868.07	1,452,496.69	72,371.38	—
Merci a piccola velocità	9,393,495.03	8,773,253.63	620,241.40	—
Totale dei prodotti ferroviari . .	16,755,872.—	16,118,649.74	637,222.26	—
Navigazione sul lago di Garda .	13,730.20	13,932.40	—	202.20
Totali dal 1° gennaio.	16,769,602.20	16,132,582.14	637,020.06	—

PRODOTTI *per chilometro* (*esclusa la navigazione*)

	1883	1882	DIFFERENZA in confronto col 1882	Per cento
Prodotti del mese di febbraio	2,221.05	2,273.78	— 52.73	— 2.32
Prodotti totali .	4,507.90	4,513.76	— 5.86	— 0.13

Ai 5 febbraio aperto il tronco Robbio-Vercelli Km. 13.
» 22 » » » Novara-Romagnano Km. 30.

Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,593.—	465,012.66	291.91
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.—	423,996.60	275.50
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 54.—	+ 41,016.06	+ 16,41
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,588.36	3,522,566.76	2,217.74
Introiti corrisp. nel 1882	1,479.75	3,346,776.26	2,261.72
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+108.61	+ 175,790.50	— 43.98
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	244,612.96	182.82
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	214,977.40	162 37
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 29,635.56	+ 20.45
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	1,846,836.34	1,380.30
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324.—	1,676,851.83	1,266.50
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 169,984.51	+ 113.80

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1883
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,370,45	7,782,30	7,094,12
Piccola Velocità	7,284,48	241,96	4,664,81
Totali . . .	29,654,93	8,024 26	11,758,93

Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dal* 1 *al* 7 *gennaio* 1883.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	551,195.65	17,046.54
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	482,431.11	14,964.50
Differenza { in più . . .	5	68,764.54	2,082.04
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all' 18 9.bre 1882.	—	—	—
Periodo corr. 1881	—	—	—
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di ottobre 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	10,702.94	49,173.83	6,386.24	66,262.91
Bagagli e cani . .	110.38	988.8	165.19	1,260.39
Merci a grande vel.	1,154.46	8,227.35	487 59	9,869.40
Merci a piccola vel.	13,544.76	5,833.78	3,502.70	69,881.24
Introiti diversi . . .	394.03	940.40	352.16	1,686.59
Totale . . .	25,956.57	11,110.08	10,893 88	148,960.53

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Coruce*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stilaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	520
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	128
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 14 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solro*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 349 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	900
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4985
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 545 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa

(A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 metri d'altezza (E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 11 Aprile 1883. N. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

CASSA NAZIONALE DI ASSICURAZIONE

per gl'infortunii degli operaj sul lavoro

Al progetto di legge, che abbiamo pubblicato nel nostro numero del 28 marzo p. p., intorno alla responsabilità civile dei padroni, imprenditori ed altri committenti per i casi d'infortunio, fa seguito e serve di complemento quello, presentato alla Camera dei deputati dallo stesso Ministro Berti, per la fondazione di una Cassa nazionale di assicurazione per gl'infortunii degli operaj sul lavoro.

Crediamo quindi indispensabile di riferire anche questo secondo progetto di legge, perocchè di ambidue dovrà il Parlamento occuparsi contemporaneamente, e con quella cura e sollecitudine ch'essi richiedono. Crediamo pure opportuno di riferire alcuni brani della Relazione ministeriale che precede il detto progetto, nei quali sono svolte particolari considerazioni sull'importante argomento.

.........Mancano insino ad ora in Italia speciali istituti di previdenza, i quali esercitino l'assicurazione contro gl'infortunii con piena certezza di mantenere gli impegni, e facciano pagare premii proporzionati ai tenui mezzi dei lavoratori.

Diciamo che mancano, perchè non consideriamo come tali, per gli operaj che vengono colpiti da accidenti corporali nell'esercizio del loro mestiere, le antiche Casse di soccorso dei minatori, insufficienti generalmente allo scopo, come apparisce dalle notizie che si producono fra gli allegati.

Le Società di mutuo soccorso, se provvedono molte volte, oltre ai casi di ordinaria malattia, a quelli di gravi ferimenti e lesioni, sono costrette, dopo breve periodo di tempo, a sospendere i soccorsi, abbandonando lo sfortunato alla pubblica carità. E ciò, non già perchè detti sodalizii non possano comprendere fra le loro operazioni anche quella di assicurare l'operaio e la sua famiglia per i casi d'infortunio, facendo pagare un contributo a parte; ma perchè l'assicurazione è tanto più difficile a praticarsi, quanto minore è il numero dei membri del sodalizio, e maggiore la diversità dei loro mestieri. Bisogna inoltre tener conto di quella numerosa schiera di operaj, specialmente delle campagne, che non fa parte di sodalizii di mutuo soccorso, o fa parte di quelli che non promettono indennità pel caso di ferimenti gravi, che siano causa di parziale o totale impotenza al lavoro.

Le Compagnie private di assicurazione porgono maggiori garanzie di solidità e di durata, che non le Società di mutuo soccorso, ma non operano, come queste, per spirito di fratellanza e di disinteresse; onde non sono ancora tenute nel giudizio e nel favore che occorre perchè l'opera loro torni gradita e profittevole.

Dalle esposte considerazioni si rende evidente la necessità che sorga presso di noi un istituto, che aggiunga ai larghi mezzi delle grandi Compagnie private di assicurazione quelle virtù, che inspirano simpatia e fiducia, così negli operaj, come negli industriali.

Nella Germania e nella Gran Bretagna, dopo la pubblicazione delle leggi aventi per iscopo di rendere più efficaci le disposizioni del diritto comune sulla responsabilità, l'assicurazione contro gl'infortunii ebbe notevolissimo incremento. Senonchè i padroni, per sottrarsi alle dure conseguenze delle decisioni dei tribunali, spesso profittarono dell'assicurazione, più per guarentire sè stessi contro le conseguenze medesime, di quello che per giovare gli operaj.

Dal che è derivato e deriva in primo luogo, che l'assicurazione spesso non provvede ad un numero grandissimo di sinistri avvenimenti che colpiscono l'operaio; ed in secondo luogo, che i rapporti tra i padroni e gli operaj vengono spesso inaspriti dall'interposizione tra gli uni e gli

altri della Compagnia di assicurazione. La quale è spinta naturalmente a trarre in lungo i litigi ed a cercar modo di sottrarsi al pagamento delle indennità. Importa dunque che tutti i sinistri del lavoro, e non soltanto quelli pei quali è impegnata la responsabilità dei padroni, vengano assicurati; sia che a ciò provvedano per intero i padroni, sia che vi provvedano insieme padroni ed operaj. A questo tendono appunto le proposte, che si contengono nell'art 6 del disegno di legge sulla responsabilità civile.

Però la pratica dell'assicurazione generale e collettiva per tutti gli infortunii dai quali possono venire colpiti gli operaj sul lavoro, non potrà diffondersi e dare buoni frutti se non quando la misura dei premii, cioè il carico della spesa per ottenere l'assicurazione, corrisponda ai mezzi di cui possono disporre e padroni e operaj; perchè, nè quelli vorranno ridurre soverchiamente i profitti della impresa coll'assumersi quote troppo forti di premii, nè i lavoratori saranno in grado di assottigliare, sia pure per questa utilissima forma di previdenza, la già scarsa mercede. La riduzione poi dei premii al minimo possibile si manifesta ancora più necessaria per l'assicurazione individuale dell'operaio; imperocchè il premio di quest'assicurazione è di per sè più alto di quello dell'assicurazione collettiva, e di consueto resta ad intero carico dell'assicurato, se non lo soccorre l'opera filantropica del patronato.

Tutti questi benefizii dunque non si possono ottenere che fondando una Cassa di assicurazione, la quale, non solo non abbia scopo di lucro, ma sia mossa ancora da nobili concetti, atti a stimolare la previdenza delle classi lavoratrici.

Un istituto, che riunisca i caratteri da noi descritti, ci pare, nelle condizioni odierne delle nostre industrie e delle nostre classi lavoratrici, sia il più atto per diffondere l'assicurazione. Ad esso concorreranno numerosi gli operaj, sia per iniziativa propria o dei loro sodalizii, sia per saggio eccitamento dei padroni, o per l'azione benefica del patronato e delle fondazioni caritative. Quando gli operaj si persuaderanno dei vantaggi di questa forma di previdenza, sentiranno anche il bisogno di profittare di tutte quelle altre istituzioni di assicurazione, che provvedono alle svariate necessità della vita.

La Cassa nazionale per gli infortunii coopererà quindi ad afforzare nell'operaio il sentimento della previdenza. Ogni atto che egli farà in questo senso produrrà un effetto morale salutarissimo, appunto perchè l'esempio partirà dalle classi meno fortunate della popolazione. E sarà bene; imperocchè nel nostro paese l'abitudine dell'assicurazione è poco diffusa, quantunque sia stato detto con ragione, che dall'incremento di questa maniera di previdenza si può indurre il grado del progresso civile di un popolo. —

La necessità di diffondere l'assicurazione contro gli infortunii del lavoro è, pur troppo, dimostrata dalle disgrazie che si ripetono con soverchia frequenza, come appare dalle notizie statistiche, che si sono potute raccogliere sui casi di ferimenti o di morti avvenuti per il lavoro. Si calcola che la media annuale degli infortunii sia di 8800 vittime. Delle quali, 7750 restano temporaneamente incapaci al lavoro, 350 permanentemente, e 700 perdono addirittura la vita. E notisi che il numero delle disgrazie andrà d'anno in anno crescendo, in ragione dell'incremento delle industrie.........

L'assicurazione contro gli infortunii, se pur troppo non ridà alle vittime la salute e la forza perduta, o, in caso di morte, alle famiglie il loro sostegno, offre però modo di riparare alle conseguenze economiche della disgrazia, e così rende possibili tante altre forme di previdenza, alle quali altrimenti l'operaio dovrebbe rinunciare.

Considerata sotto questo aspetto, l'assicurazione è una difesa contro il pauperismo ed un sollievo per la società, la quale sarebbe altrimenti costretta a disperdere una parte delle sue forze per soccorrere le vittime infelici del lavoro colla carità privata e colla pubblica beneficenza. Queste sono le principali ragioni che il Cancelliere imperiale di Germania mette avanti per difesa de' suoi progetti di assicurazione. E noi reputiamo che, se si deve rendere obbligatoria una forma d'assicurazione, questa contro gli infortunii del lavoro sia quella che dovrebbe essere scelta.

Ma ci affrettiamo a dire, che l'assicurazione obbligatoria non è spesso utile agli interessi di coloro che si vuol favorire, e male si addice all'indole della nostra popolazione, la quale si ribella a qualunque specie di vincolo coercitivo. La previdenza, se viene imposta, finisce col creare violenze a tutti, e col prendere da ciascuno ciò che gli riesce gravoso di dare........

La obbligatorietà, scemando nell'individuo il sentimento della propria responsabilità, non si può accogliere che in casi eccezionalissimi e con molti temperamenti.

Non occorre rammentare inoltre le gravi difficoltà, che si oppongono all'attuazione pratica di una legge, la quale costringa gli operaj ad assicurarsi ed i padroni a concorrere al pagamento dei premii di assicurazione. Laonde crediamo che non convenga discostarci da quei principii di libertà che informano il nostro diritto pubblico.

Messo da parte l'obbligo, tre sistemi si presentano. O istituire una Cassa di assicurazione per mezzo dello Stato, o istituirla col concorso dei privati o di Associazioni private, o istituirla finalmente col riunire in Consorzio i primi e più benemeriti istituti di previdenza.

Abbiamo preferito quest'ultimo sistema, imperocchè l'assicurazione contro gli infortunii, rendendo possibile la continuità del risparmio, sembra che ad esso naturalmente si connetta. Tale sistema è da anteporsi a quello della istituzione di una Cassa governativa, per non porre, senza necessità, a carico dello Stato questo speciale servizio.

Finalmente, fra un Consorzio di privati ed uno di istituti di risparmio, la scelta non è dubbia Per quanto i nomi di fondatori privati possano dare le maggiori garanzie di solidità, di moralità e di disinteresse, è chiaro che non potrebbero mai riunire quell'insieme di favorevolissime condizioni che presentano i nostri maggiori istituti di risparmio. Questi, per gli anni lunghi di vita che contano, per l'esercizio della previdenza, per le beneficenze largite, e per il credito esteso su larga zona di territorio, adunano in sè tanta forza economica e morale, che nessuno, neanche la più potente Società di capitalisti, può vantarsi di possedere. —

La Cassa Nazionale di Assicurazione costituirà un Corpo morale autonomo, separato e distinto dagli enti che concorrono a fondarla; sarà amministrata dal Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano. I singoli istituti fondatori, nella rispettiva regione, potranno accertare l'infortunio e liquidare le indennità, in guisa da assumere la rappresentanza locale della Cassa. Questa avrà un fondo di garanzia di un milione e mezzo di lire, fornito dagli

enti medesimi, destinato a far fronte a qualsiasi eventualità di perdita, finchè essa non abbia costituito un fondo proprio di riserva.........

Le spese per l'Amministrazione e l'andamento della Cassa verranno sostenute dagli enti fondatori in ragione dello ammontare col quale ciascuno di essi concorre a formare il fondo di garanzia.........

La rappresentanza della Cassa è commessa ad un Consiglio superiore, composto dei membri del Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano e di un delegato per ciascuno degli altri istituti. Spetterà al Consiglio di fissare l'indirizzo generale dell'Amministrazione e i rapporti che intercedono fra l'Amministrazione centrale e gli enti fondatori; stabilire, salvo l'approvazione del Governo, le tariffe d'assicurazione; qualificare e determinare i casi di impotenza permanente o temporanea, totale o parziale, al lavoro; prescrivere le norme, i limiti e il riparto delle spese di amministrazione, ecc. Quindi, anche sotto il rispetto amministrativo, la Cassa di assicurazione avrà piena autonomia; ed alla stessa guisa che ogni ente fondatore contribuirà alla costituzione del fondo di garanzia ed alle spese per l'andamento regolare della Cassa, parteciperà alla sua rappresentanza.........

In ciò sta il carattere speciale di questa Cassa, che, senza essere un Istituto di Stato, ne presenta tutti i vantaggi e ne evita le imperfezioni.

Essa estenderà la sua azione in ogni parte del Regno, e, colla potente influenza che le deriverà dal credito e dalla forza morale degli enti che la costituiscono, attirerà a sè il maggior numero di operaj che si possa sperare nelle presenti contingenze industriali ed agricole del nostro paese.

Non v'ha esempio in Europa di una simile federazione di istituti di credito e di previdenza, che, distribuiti nelle varie regioni ed in ciascuna altamente rispettati ed amati, insieme raccolgano tanto tesoro di splendide tradizioni e di eminenti servigi resi al paese. Laonde tutto ci fa sperare che il loro atto di illuminata beneficenza a pro delle classi operaie venga coronato da ottimi risultati, e contribuisca a stringere ancora con maggior forza i legami di affetto, che già esistono fra essi e la popolazione laboriosa.........

Disegno di legge.

Art. 1. — È approvata l'annessa Convenzione, stipulata a Roma addì 18 febbraio 1883 fra il Ministro d'agricoltura, industria e commercio, e

la Cassa di risparmio di Milano;
la Cassa di risparmio di Torino;
la Cassa di risparmio di Bologna;
il Monte de' paschi in Siena;
il Monte di pietà e Cassa di risparmio di Genova;
la Cassa di risparmio di Roma;
la Cassa di risparmio di Venezia;
la Cassa di risparmio di Cagliari;
il Banco di Napoli;
il Banco di Sicilia;

per la fondazione di una Cassa nazionale intesa ad assicurare gli operaj contro gli infortunii, ai quali vanno soggetti nei loro lavori.

Art. 2. Il Governo, sopra richiesta della Cassa medesima, concede il servizio gratuito delle Casse di risparmio postali per la stipulazione dei contratti di assicurazione e per tutti gli atti che a quelli si collegano, compresi le riscossioni dei premii ed i pagamenti dell'indennità.

Secondo le norme stabilite dal Regolamento, la Cassa può chiedere la cooperazione delle Autorità municipali.

Art. 3. Sono esenti dalle tasse di bollo, registro e concessione governativa gli atti costitutivi della Cassa, le modificazioni successive ai suoi statuti, le polizze, i registri, i certificati, gli atti di notorietà e gli altri documenti che possano occorrere, tanto alla Cassa per sè stessa, quanto agli assicurati, relativamente all'esecuzione della presente legge.

Sono pure esenti da ogni tassa di bollo, di registro e d'ipoteca le donazioni ed elargizioni fatte, per atto tra vivi o per causa di morte, a favore della Cassa.

I tramutamenti dei titoli di Debito pubblico, in cui sieno investiti i capitali della Cassa, sono eseguiti senza tasse e spese.

Art. 4. La Cassa nazionale di assicurazione non è soggetta alle disposizioni del Codice di commercio risguardanti le Società commerciali.

Le tariffe e tutti i Regolamenti d'amministrazione, nei quali saranno anche determinate le responsabilità degli amministratori, debbono essere approvati con Decreto Reale ed inscritti nella Raccolta ufficiale delle leggi.

Convenzione.

Fra il Ministro d'agricoltura, industria e commercio da una parte, e

la Cassa di risparmio di Milano;
la Cassa di risparmio di Torino;
la Cassa di risparmio di Bologna;
il Monte de' paschi in Siena;
il Monte di pietà e Cassa di risparmio di Genova;
la Cassa di risparmio di Roma;
la Cassa di risparmio di Venezia;
la Cassa di risparmio di Cagliari;
il Banco di Napoli;
il Banco di Sicilia;
dall'altra parte,

si è stipulata la seguente Convenzione, allo scopo di fondare una Cassa di assicurazione per gl'infortunii degli operaj sul lavoro.

Art. 1. È fondata una Cassa di assicurazione per il risarcimento dei danni causati da infortunii, che colpiscono gli operaj sul lavoro, nel Regno.

Essa costituisce un ente morale autonomo, è amministrata dal Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano, e prende il nome di: *Cassa nazionale di assicurazione per gli infortunii degli operaj sul lavoro.*

Art. 2. Concorrono a formare la Cassa di assicurazione gli Istituti sottoscritti alla presente Convenzione.

Art. 3. Questi Istituti contribuiscono alla formazione del fondo di garanzia della Cassa di assicurazione. Il fondo medesimo è stabilito nella misura di un milione e cinquecentomila lire.

La Cassa di risparmio di Milano concorre a tal uopo colla somma di . . . . L. 600,000
La Cassa di risparmio di Torino con . . . » 100,000
La Cassa di risparmio di Bologna con . . . » 100,000
Il Monte de' paschi in Siena con . . . . » 100,000
Il Monte di pietà e Cassa di risparmio di Genova con . . . . » 75,000

La Cassa di risparmio di Roma con . . . . » 100,000
La Cassa di risparmio di Venezia con . . » 50,000
La Cassa di risparmio di Cagliari con . . » 50,000
Il Banco di Napoli con . . . . » 200,000
Il Banco di Sicilia con . . . . » 100,000

Art. 4. Tutte le spese necessarie all'amministrazione della Cassa di assicurazione sono sostenute dagli Istituti sottoscritti, *pro-rata* della rispettiva contribuzione, ai termini dell'articolo precedente.

Allo scadere del secondo quinquennio d'esercizio della Cassa, sull'esperienza dell'ammontare normale delle spese di amministrazione, è data facoltà agli Istituti sottoscritti di sottrarsi all'obbligo della rispettiva quota di spesa, o versando un capitale i cui frutti, al saggio dell'interesse legale, corrispondano all'ammontare della quota stessa, o assicurando un'annualità corrispondente.

Art. 5. Un Consiglio superiore, composto dei membri del Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano e di un rappresentante per ciascuno degli altri Istituti sottoscritti, determina le regole e l'indirizzo generale dell'Amministrazione ed i rapporti che intercedono fra l'Amministrazione centrale e gli altri Istituti fondatori; fissa i periodi di convocazione; stabilisce le norme, i limiti e il riparto delle spese di amministrazione, secondo l'articolo precedente; approva i conti della gestione; delibera sulle eventuali riforme delle tariffe; e finalmente prende tutti quei provvedimenti che saranno determinati da uno speciale Regolamento interno, da sottoporsi alla sua approvazione dal Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano.

Il Presidente della Cassa di risparmio di Milano, ed in sua vece il vice-presidente, convoca e presiede il Consiglio superiore. Nelle deliberazioni del Consiglio superiore, a parità di voti, la proposta s'intende respinta.

Art. 6. Il Consiglio superiore stabilirà le norme colle quali sarà affidato ai singoli Istituti fondatori, sopra loro richiesta, l'accertamento dell'infortunio e la liquidazione delle indennità.

Art. 7. Il fondo della Cassa di assicurazione è formato:

a) dai premii di assicurazione;

b) dai frutti dei capitali investiti;

c) dai lasciti, dalle donazioni e da ogni altro provento eventuale o volontario, rivolto a benefizio di tutti gli inscritti, o avente particolare designazione.

Art. 8. Possono venire assicurate persone residenti nel Regno, che abbiano raggiunta l'età di anni 10, e che attendano a lavori manuali, o prestino servizio ad opera od a giornata.

Art. 9. L'assicurazione è individuale e collettiva. L'assicurazione collettiva è fatta dai padroni soltanto, dai padroni e operaj, e dai soli operaj uniti in Consorzio.

Art. 10. L'assicurazione individuale e l'assicurazione collettiva vengono stabilite per tutti i casi d'infortunio da cui derivi:

a) la morte dell'assicurato;

b) l'assoluta impotenza permanente al lavoro;

c) l'impotenza parziale permanente al lavoro;

d) l'impotenza temporanea al lavoro, quando superi un mese.

Art. 11. Il Comitato esecutivo della Cassa di risparmio di Milano predisporrà le tariffe dei premii e la misura delle indennità, tanto per l'assicurazione individuale, quanto per la collettiva, da presentare per l'approvazione al Consiglio superiore, di cui all'art. 5, ed al Governo. Le tariffe medesime e la qualificazione e determinazione dei casi di impotenza al lavoro, contemplati nell'articolo precedente, saranno indicate in apposito Regolamento, da approvarsi per Decreto Reale, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Le tariffe saranno rivedute di cinque in cinque anni, giusta le norme stabilite dall'art. 5.

Art. 12 Nel calcolo delle tariffe e nel pagamento dei premii è esclusa ogni sorta di spesa d'amministrazione, la quale rimane sempre a solo carico degli Istituti sottoscritti, giusta il disposto dell'art. 4.

Art 13. Le indennità sono liquidate al danneggiato in somma capitale.

La Cassa, su domanda dell'avente diritto, può versare il capitale medesimo alla Cassa nazionale di pensioni, perchè lo converta in una rendita vitalizia o temporanea.

Art. 14. Alla chiusura annuale dei conti, l'avanzo netto dell'esercizio sarà tenuto in evidenza in un fondo speciale. Di cinque in cinque anni, fatto il bilancio tecnico, il fondo medesimo sarà devoluto per metà alla liberazione del fondo di garanzia nelle proporzioni designate dall'articolo 3, e l'altra metà sarà attribuita *pro-rata* alle persone alle quali nel quinquennio fu liquidata una indennità per impotenza permanente assoluta al lavoro.

Gl'interessi del fondo di garanzia, finchè non sia rimborsato, spetteranno ai rispettivi Istituti in ragione dell'ammontare delle somme di cui fossero ancora allo scoperto.

Liberato il fondo di garanzia, il Consiglio superiore determinerà se e fino a quale misura i rispettivi interessi e metà degli utili di esercizio debbano assegnarsi in aumento del capitale di dotazione, ovvero assegnarsi per intero od in parte ad alcuna categoria speciale di assicurati.

Art. 15. L'esercizio della Cassa di assicurazione principierà, al più tardi, entro un anno dalla promulgazione della legge, che approverà la presente Convenzione.

Roma, 18 febbraio 1883.

Berti.

A. Annoni, per la Cassa di risparmio di Milano — P. Massa, per la Cassa di risparmio di Torino — N. Piccolomini, per il Monte de' paschi in Siena — A. Podestà, per il Monte di pietà di Genova — S. Giustiniani-Bandini, per la Cassa di risparmio di Roma — L. Ivancich, per la Cassa di risparmio di Venezia — E. Roberti, per la Cassa di risparmio di Cagliari — D. Consiglio, per il Banco di Napoli — E Notarbartolo, per il Banco di Sicilia — C. Zucchini, per la Cassa di risparmio di Bologna.

FERROVIA DA FANO A SANTA BARBARA

La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 4 marzo p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 31 gennaio 1883 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il sig. conte Lattanzio Lattanzi, presidente e legale rappresentante del Consorzio costituito per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Fano a Santa Barbara.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Fano a Santa Barbara.*

Fra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed il cav. Lattanzio conte Lattanzi, presidente del Consorzio per la ferrovia Metaurense da Fano ad Urbino, rappresentante il Consorzio stesso, come da atto di procura in data 7 gennaio corrente anno, rogato Bartolucci, regio notaio esercente nel distretto notarile di Urbino, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio per la ferrovia Metaurense da Fano ad Urbino la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Fano a Santa Barbara, che il Consorzio medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo, salvo l'obbligo di aggiungere in seguito il tronco di allacciamento colla linea Sant'Arcangelo-Fabriano, mediante l'aggiunta alla stima del costo corrispondente, da ripartirsi fra lo Stato ed il Consorzio ai termini di legge.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito, colle norme dell'articolo 11 della predetta legge, nella somma di lire 1,186,264.26, compreso il materiale mobile, sul costo totale di L. 1,977,107.10, corrispondente a L. 52,078.51 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto 25 novembre 1880 dell'ing. Torricelli, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 16 aprile 1881, n. 788.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; la somma, che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 1,977,107.10, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, sull'ammontare della somma convenuta dal detto *forfait*, purchè non sia oltrepassante il limite di L. 1,186,264 26 come sopra stabilito; rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per l'esecuzione della linea, e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di lire 1,977,107.10, come sopra fissata per l'esecuzione della linea, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 3 delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in cinque anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in cinque rate annue senza interessi nella seguente misura:

Nell'anno	1892	L.	186,264 26
Id.	1893	»	250,000 »
Id.	1894	»	250,000 »
Id.	1895	»	250,000 »
Id.	1896	»	250,000 »
		In tuto L.	1,186,264 26

Art. 3. Resterà in facoltà del Consorzio concessionario di eseguire la linea concessa a sezione ridotta, anzichè ordinaria. Nel qual caso, il contributo dello Stato sarà commisurato alla spesa per la ferrovia a sezione ridotta, in base alla relativa perizia da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 4. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 31 del mese di gennaio dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.
Il Rappresentante il Consorzio per la ferrovia Metaurense
LATTANZIO LATTANZI.
GIANATTI GIOVAN VINCENZO, *testimonio.*
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

(*Segue il Capitolato, da cui togliamo i seguenti articoli speciali:*)

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata, a sezione ordinaria, da Fano a Santa Barbara, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Torricelli il 25 novembre 1880 ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 16 aprile 1881, n. 788.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di anni 6, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti

perchè, entro detto termine, l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere, per norma e visione, i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo terzo delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea e dei tronchi (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Fano — Coccorano — Calcinelli — Tavernelle — Ponte degli Alberi — Fossombrone — Calmazzo — Canavaccio — Santa Barbara.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate, che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima (*Omissis*).

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orarii ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orarii che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della provincia.

Gli orarii dovranno essere stabiliti in modo, che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. Pei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe, da considerarsi come massimi agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniali si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle Strade ferrate Meridionali. (*Omissis*).

Art. 17. Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo, nonchè pei pacchi postali, da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa, o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dal concessionario. (*Omissis*).

Art. 19. Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dal concessionario. (*Omissis*).

Art. 20. Il concessionario non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici, fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada, e sarà perciò sottoposto alla sorveglianza governativa.

Art. 21. Dietro richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere anche il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati, in quegli Ufficii in cui gli sarà possibile, e compatibilmente coi mezzi di cui dispone. Questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dalla Direzione generale dei telegrafi (*Omissis*).

Art. 22 Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo, od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle Stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi, e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri. (*Omissis*).

Art. 25 Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso concessionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Art. 26 Pel personale non tecnico, assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, militari e volontarii congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizii cui potranno venir chiamati.

Art. 27. Il concessionario è obbligato a trasportare gratuitamente sulla propria linea i membri dei due rami del Parlamento.

Art. 28. Al Prefetto della provincia spetterà di regolare le questioni col concessionario.

In caso di dissenso, la decisione della questione sarà devoluta al Ministero.

Art. 29. Il concessionario dovrà uniformarsi a tutte le disposizioni approvate dal Governo pel servizio cumulativo ed interno delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE SVIZZERE

Nella seduta del 3 corr., al Consiglio degli Stati, si intraprese la discussione sul *riscatto delle Ferrovie Svizzere.*

Il sig. *Wirz*, a nome della Commissione delle ferrovie, la quale ha studiato la quistione, presenta un esteso e ben elaborato rapporto, la cui lettura dura quasi un'ora. Dopo aver analizzata la politica e la pratica ferroviaria finora usata, conchiude proponendo che per il momento non abbiasi a far uso del diritto di riscatto delle Ferrovie Svizzere.

Sottopone poi ad una severa critica la parte finanziaria delle Compagnie delle strade ferrate, e dice che il Consiglio federale ha trovata la giusta via per mettere un termine a tale scandalo. Se la Confederazione avesse in oggi a far uso del diritto di riscatto, dovrebbe pagare da 500 a 600 milioni, sottoponendosi ad una perdita di 200 milioni.

Il sig. *Zschokke* dichiara essere d'accordo che la Confederazione si trova in oggi nella impossibilità di procedere al riscatto delle Ferrovie, a causa della quistione finanziaria. In media, le Ferrovie svizzere non hanno un valore superiore all'importo delle loro Obbligazioni, cioè circa 534 milioni, invece di 902 milioni. Quindi la perdita della Confederazione ascenderebbe ad oltre 300 milioni, il che sa-

rebbe un sacrifizio troppo forte per essa. La stampa svizzera ha bensì parlato del riscatto di sole alcune linee parziali di ferrovie; ma questo progetto non è attuabile, perchè mancherebbero le corrispondenze alle linee d'allacciamento, e di più costerebbero ancora troppo care. L'oratore conchiude poi proponendo di invitare il Consiglio federale a far rapporto e proposta sulla questione come possa essere introdotta l'unità di esercizio per conto delle Compagnie e sotto la direzione della Confederazione; e dichiara che ritornerà ancora su questa quistione, quando la Commissione dichiarerà far propria o meno la proposta.

Il sig. *Estoppey*, membro della Commissione, che, come Vodese, non è amico della legge federale sulla contabilità delle Ferrovie, non vuol poi udir parlare di riscatto, specialmente in presenza della situazione finanziaria dei Cantoni, della Confederazione e del momento.

Il sig. *Welti*, cons. federale, osserva che alle Compagnie delle strade ferrate devono lasciarsi i diritti che loro furono riservati dalle concessioni, ma solo quelli e non di più. Per ciò che riguarda il riscatto, non devesi dimenticare che la Confederazione trovasi in una posizione sfavorevole di fronte alle Compagnie delle strade ferrate, a causa delle concessioni; poichè, volendo procedere alla compera delle linee, deve procedervi senza conoscere anticipatamente il prezzo, che dovrà poi essere fissato da un terzo. In tali condizioni, nessun Consiglio federale potrà mai raccomandare all'Assemblea federale il riscatto di ferrovie, nè il popolo saprebbe darvi la sua approvazione.

Inoltre è impossibile che tale riscatto avvenga senza gravissimo discapito finanziario per la Confederazione, poichè, ad eccezione della Ferrovia Centrale, che è calcolata a basso prezzo e rende il 5 0[0, la Confederazione non potrà ricavare più di un interesse del 2 o del 2 1[2 0[0. Anche la proposta di riscattare soltanto le linee che rendono e di aprire il concorso sulle altre, ha poca probabilità di riuscita, se la si esamina alquanto davvicino. Il messaggio del Consiglio federale ed i calcoli che vi sono uniti dànno sufficienti schiarimenti in proposito. L'oratore conchiude chiedendo che per ora debbasi abbandonare la quistione del riscatto delle Ferrovie, e che si respingano alcune proposte che furono rivolte al Consiglio federale.

— Nella seduta del 4, il sig. *Wirz* protestò contro certe esternazioni fatte nella seduta d'ieri, rivendicando, in una quistione di tanta importanza, il diritto di sostenere la sua opinione personale. La miseria della nostra politica ferroviaria non può essere smentita. Il diritto di sovranità dello Stato dev'essere mantenuto e garantito. Le Banche e le Ferrovie sono istituti semi-officiali; e l'oratore, nell'interesse delle libertà cantonali e corporative, non vuole alcun monopolio, nè di Banche, nè di Ferrovie, ma un controllo officiale energico, una tenuta regolare dei conti. L'annunciata proposta del sig. cons. Zschokke dev'essere trattata come una mozione individuale.

Il sig. *Göttisheim* dice che il piano del riscatto delle ferrovie non è che una fantasmagoria. Le difficoltà finanziarie non esistono soltanto per le Amministrazioni federale e cantonali, ma anche per le Società ferroviarie. In oggi si deve solo decidere se il riscatto deve farsi attualmente o più tardi. Ma bisogna tenere invulnerata la quistione del riscatto.

Il sig *Welti*, cons. federale, ritorna ancora una volta sul messaggio del Consiglio federale, il quale venne preparato con molto lavoro e con molta cura, e che, dopo tutto, arrivò alla conclusione, che per ora non debbasi usare del diritto di riscatto, nè di tutte le linee, nè di alcune di esse. La Confederazione è vincolata dalle concessioni, che non le permettono di chiedere un maggior numero di corse. L'unità dell'esercizio non si otterrà che col riscatto nella via del diritto. Il Dipartimento delle ferrovie adempie il suo dovere con coscienza ed attività, ed anzi non passa giorno che le Società delle strade ferrate non si lamentino del modo rigido con cui sono trattate da quel Dipartimento.

Però, se il Consiglio federale non ha creduto di poter proporre il riscatto delle Ferrovie, ha per altro indicato un mezzo per assicurarsi dello stato finanziaio delle strade ferrate, e questo mezzo è il progetto di legge proposto. Questo passo dev'essere fatto, affine di evitare future crisi negli affari ferroviarii. Conchiudendo, il sig. cons. federale Welti esprime il desiderio che tale quistione non sia trattata come una cosa politica di partito.

Il sig. *Göttisheim* dichiara che egli non ha inteso di muovere dei lamenti contro il Dipartimento di ferrovie; ma la Confederazione deve aver riguardo al benessere dell'operaio.

Il sig. *Zschokke* dice che presenterà più tardi la sua mozione circa l'unità dell'esercizio; ma fin d'ora osserva che ciò si può ottenere, sia in via di accordo, sia sulle basi dell'art. 26 della Costituzione federale.

Nella votazione, la proposta del progetto: « che non sarà fatto per il momento alcun uso del diritto di riscatto delle Strade ferrate svizzere » è adottata all'unanimità.

Nostre Corrispondenze

PROGETTO DI UN PONTE METALLICO PER LA TRAVERSATA DEL FARO DI MESSINA

Dal chiarissimo sig. ing. A. Giambastiani, Direttore per la costruzione delle linee italiane d'accesso al Gottardo, ci viene indirizzata la seguente lettera, che siamo lieti di pubblicare:

Egregio sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Arona, li 8 aprile 1883.

Per ragioni di studio, nel giugno del decorso anno 1882 visitai, in fretta ed in furia, una parte della Svizzera, del Würtemberg e dell'Austria. Mi era compagno l'egregio cav. ing. Biadego, uno dei miei distinti collaboratori della linea Novara-Pino.

Nel nostro programma vi era anche l'esame del tracciato della importantissima ferrovia in costruzione del Voralberg, fra Bludenz ed Innsbruck, della quale fa parte la grande galleria dell'Arlberg, opera egregiamente studiata ed ottimamente condotta. Fu durante questa visita che io mi convinsi della opportunità di studiare la massima portata e le massime luci che, allo stato attuale della scienza e dei mezzi di costruzione, potevano assegnarsi ai ponti e viadotti per ferrovie.

A me sembrò che, una volta riconosciute non insormon-

tabili le difficoltà di escavare le gallerie a foro cieco anche dell'estesa di 20 chilometri, se poteva conseguirsi di sovrapassare con opere a grandi luci le più profonde vallate, il problema di tracciare delle ferrovie facili e piane attraverso le più alte ed aspre giogaie sarebbe risoluto sotto il punto di vista tecnico, e la esecuzione delle medesime avrebbe dipeso soltanto da ragioni di tornaconto economico, ovvero da necessità politiche o militari.

Comunicai questa idea al mio collega cav. Biadego, e fissammo di effettuare insieme lo studio di opere con luci, prima di 300, e poi di 500 metri ognuna. Ma ai nostri sogni tecnici non potemmo dar subito una pratica forma, sopraffatti come eravamo io e tutti i miei collaboratori dall'intenso lavoro, al quale ci obbligava la costruzione rapida della linea Novara-Pino.

Quando si apprese che nel giornale *Engineering*, pubblicato in Londra nel settembre 1882, vi era riprodotto il disegno di un ponte in ferro sopra il Firth of Forth, con luci di 500 metri ognuna, non è a dirsi l'impressione che ne ricevemmo. Ma come per indole non mi dò facilmente per vinto, così, incoraggiando il mio collega, gli dissi: « Ebbene, invece di 500, noi faremo un ponte della luce di 1000 metri; e siccome per nulla non siamo nati nel paese delle belle arti, così procureremo di progettarlo in una forma più elegante del gran ponte sul Forth! ».

Appena le nostre occupazioni d'Ufficio ci hanno permesso una tregua relativa, a strappatempo come suol dirsi, ci siamo posti allo studio, ed il progetto di massima del ponte, oggi, 8 aprile 1883, trovasi perfettamente compiuto.

Non per far concorrenza ad altri progetti, ma solo per poterlo presentare sotto la forma di pratica approvazione, ci siamo proposti di studiare il modo per attraversare con un ponte il Faro di Messina; e, se l'amore della paternità non c'illude, ci sembra che, sotto il punto di vista tecnico, il problema sia soddisfacentemente risoluto.

Il progetto fu compilato sopra un piano della località a curve orizzontali; ma, prima di offrirlo, come abbiamo divisato, in omaggio all'on. Ministro dei lavori pubblici, fu stabilito di adire la località per verificare l'esattezza del piano sopraindicato e fissare l'ubicazione precisa, nella quale il ponte dovrebbe essere impiantato.

A tale uopo partiremo fra pochi giorni per il Faro di Messina, e ci accompagnerà l'egregio cav. ing. Pennachio, che effettuerà sulla località gli opportuni rilievi geodetici.

Il gran ponte verrebbe costruito interamente in acciaio, (l'età del ferro comincia a tramontare), ed è proposto di 5 luci, 3 di 1000 m. ognuna, e le due laterali formate con metà del grande arco, di 500 m. ciascuna.

Avrebbe origine presso la Punta del Pezzo sulla sponda calabrese, e raggiungerebbe, in prossimità di Ganziri, la sponda siciliana, per unirsi, dalla prima parte, alla linea Eboli-Reggio, e dall'altra, alla rete delle Ferrovie siciliane.

Compiute le fondazioni delle pile a gettate granitiche e cogli espedienti indicati nel progetto, seguirebbe la montatura delle impalcature metalliche; le quali sono costituite da grandi arcate di 1000 metri di luce e 100 metri di corda, e composte di tanti cunei formati di barre unite in sistema, i quali vanno rastremandosi a partire dalla imposta e andando verso la chiave, a norma della diminuzione delle pressioni.

I cunei in acciaio sono collegati a croce di S. Andrea, e le impalcature sono divise in più archi nel senso longitudinale, i quali si allargano verso l'imposta, onde opporre una valida resistenza agli sforzi combinati di treni in movimento sul ponte e di un violento uragano. Gli arconi inferiori principali, oltre ad essere uniti in sistema nel senso orizzontale, verrebbero poi a raggiungere nel senso verticale, a mezzo di reticolato, la grande travata ricorrente al piano della strada.

La montatura per ogni pila verrebbe fatta per la massima parte a sbalzo, sostenuta anche con armatura superiore, ed in modo simmetrico pel necessario equilibrio; e l'ultima parte, ristretta a 200 metri circa, sarebbe varata, metà per ogni parte, a mezzo degli espedienti indicati nella relativa Memoria.

Il progetto, comecchè di massima, consta: 1° della Memoria descrittiva e giustificativa dell'opera; 2° della Memoria tecnica coi relativi calcoli di resistenza; 3° di una tavola che comprende il piano e l'elevazione del ponte; 4° di una tavola colle indicazioni delle diverse fasi di montatura; 5° di una tavola che comprende la sezione trasversale e dettagli diversi; 6° del preventivo di spesa.

Questo studio fu effettuato in via assolutamente privata, e non domandammo al Governo se non che un congedo di pochi giorni per visitare la località.

Mando questa comunicazione a Lei ed al sig. Direttore del *Giornale dei lavori pubblici*, sicuro che, come sempre ci furono benevoli di appoggio, così vorranno pubblicarla, non perchè si abbia speranza, neppur lontana, di vedere attuato il nostro progetto, ma per determinare la data di priorità; e se l'opera nostra avrà la fortuna di conseguire l'approvazione delle persone competenti, quando ne venisse segnalata una consimile dall'America, dalla Manica o da altro fortunato paese, possa dirsi almeno che in Italia pure avremmo saputo come farla, purchè se ne fosse presentata l'opportunità o la convenienza..........., e soprattutto se vi fossero i mezzi pecuniarii occorrenti per costruirla.

Grazie anticipate.

Devot.mo suo
A. Giambastiani.

Informazioni Particolari
dei *MONITORE*

Sappiamo che la Commissione governativa, composta degli Ispettori del Genio civile, signori Borgnini e Rapaccioli, incaricata, come già annunciammo, di esaminare lo stato e le condizioni del ponte in ferro sul Po a Borgoforte, in seguito alla caduta della prima pila a destra del fiume, avvenuta nell'ottobre dello scorso anno, e di suggerire i provvedimenti più opportuni per riattivare al più presto l'esercizio, ora interrotto, sopra il detto ponte, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la propria relazione.

Ci viene assicurato che la prelodata Commissione abbia suggerito come provvedimento definitivo la costruzione di una nuova pila, da fondarsi coll'aria compressa alla profondità non minore di 25 metri; e come provvedimento provvisorio, il ripristinamento dell'esercizio, mercè i precarii sostegni di legname ora in corso di costruzione.

La Commissione medesima avrebbe poi suggerito altre opere per rendere migliore la condizione idraulica delle località prossime al ponte.

Ci scrivono da Venezia che il Commercio di quella città, e più specialmente la Società della Navigazione generale italiana muovono gravi lagnanze per le difficoltà che incontrano i bastimenti, sia nell' entrata che nell' uscita del bacino della Stazione marittima: ciò che fu ed è causa di perdita di tempo e di avarie.

E quindi da raccomandarsi a cui spetta, di provvedere all' urgente bisogno di impedire, con un' accurata e costante manutenzione, il rialzamento del fondo, sia nel detto bacino come nel canale di accesso, essendo della massima importanza che vengano rimossi gl' incagli di qualunque natura allo sviluppo del traffico attuale in quella Stazione marittima.

><

Ci scrivono da Sassari che la Società delle Ferrovie Sarde attende alacremente ai lavori della linea da Terranova al Golfo degli Aranci, affine di metterla in condizioni di essere aperta al pubblico servizio il 1.o luglio prossimo; ciò che, allo stato attuale, pare oramai assicurato.

Sappiamo poi che la detta Società, affinchè il pubblico possa godere subito dei vantaggi che hanno determinata la costruzione della linea, e poter ricavare tosto l' utile ripromessosi dall' apertura della medesima, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici la costruzione, a proprie spese, di un piccolo molo provvisorio, il quale potrebbe servire per lo sbarco dei passeggeri e delle merci al Golfo degli Aranci, fino a che possa essere ultimato il molo definitivo, sul quale verrà situato il ponte di sbarco, il cui progetto è tuttora in corso di approvazione.

All' indicato molo provvisorio potranno comodamente approdare le barcacce ed i pontoni, che attualmente si usano nel Golfo di Terranova Pausania per lo sbarco dei passeggeri e delle merci.

><

Il Consiglio comunale di Girgenti, in sua recente adunanza, ha deliberato di far piena adesione al voto già espresso al Governo dal Consiglio comunale di Porto Empedocle, affinchè, prima di attuare le nuove tariffe differenziali in Sicilia, rivolga la sua benevola attenzione agl' interessi di quel Comune, rappresentati da un deposito ivi esistente di oltre 800,000 quintali di zolfo, sui quali pesa l' importo del percorso di 12 centesimi per tonnellata-chilometro.

><

Siamo informati che l' Amministrazione dei telegrafi ha già date le opportune disposizioni perchè sia posto mano all' impianto della linea telegrafica lungo i tronchi della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compresi tra Ferrara ed Argenta e fra Ravenna e Cervia.

><

Il giorno 2 del corrente mese scadevano i fatali per l' appalto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, compreso fra Orta e Casale Corte Cerro, della lunghezza di m. 13,050 e dello importo a base d' asta di L. 2,034,300. Non essendo stata presentata alcuna offerta, l' appalto è rimasto definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio, sig. Marco Visconti, per la somma di lire 1,967,778.39, ossia col ribasso del 3.27 p 0|0 su quella di appalto.

Il giorno 4 pure corrente, venne replicata l' asta per l' appalto del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra i chilom. 18 e 27 + 900, della lunghezza di m. 9,900 e dello importo a base d' asta di L. 986,000. Ma anche questo secondo esperimento d' asta è andao deserto.

Il tronco Massalombarda-Lugo, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, col prezzo d'appalto di L. 262,000, rimasti deserti i fatali, venne aggiudicato definitivamente a Luigi Garotti per L. 230,402.80, col ribasso cioè del 12.06 per cento.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto per l' appalto del tronco della ferrovia medesima, compreso tra Fognano e Marradi.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 17,150, e l' importo dei lavori preventivati rileva a L. 5,085,000, delle quali L. 4,540,000 per opere da appaltare, e L. 545,000 per espropriazioni.

Fra i lavori compresi nell'appalto si considerano i movimenti per la formazione del corpo stradale, le opere d'arte, i fabbricati per le Stazioni e le case cantoniere, nonchè la provvista della ghiaia e del pietrisco per l'armamento. Sono invece escluse dall'appalto la provvista delle rotaie e degli altri ferri per armare la strada, le relative traverse e la fornitura delle travate metalliche e dei meccanismi fissi delle Stazioni.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da 24 rettifili, della totale lunghezza di m. 12,050, e da 23 curve, del complessivo sviluppo di m. 5,100. Queste ultime, meno una che ha il raggio di m. 400, lo hanno tutte di m. 500. La pendenza massima adottata nell' altimetria è quella del 12 per mille.

Le opere d'arte principali preventivate sono:

Due ponti sul fiume Lamone a 3 luci, di m. 16 cadauna, e 2 luci laterali di m. 10;

Ponte-viadotto sul rio Campodosio in 6 luci, delle quali 1 di 18 m. e 5 di 8 m. cadauna;

Ponte sul rio Marcianella ad una sola luce, di m. 15;

Viadotto sul rio Vasclulla a due luci, di m. 8 cadauna;

Ponte obliquo sul rio Casale a tre luci, una di m. 6 e due di m. 3;

Ponte sul rio San Casciano, della luce di m. 12;

E tre ponti sui rivi Cò, Poggiale e Canova, il primo di m. 9, il secondo di m. 7, ed il terzo di m. 6.

Oltre alle predette opere, sono pure progettate 4 gallerie denominate: Di Cò, Sant'Eufemia, San Casciano e Filetta, della lunghezza rispettiva di m. 80, 320, 360 e 90.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono previsti 7 passaggi a livello, dei quali 3 per strada provinciale e 4 per strade comunali e vicinali; e per provvedere di alloggio il personale di sorveglianza della strada, saranno da costruire 16 case cantoniere e 7 casotti di guardia.

Lungo il tronco si incontrano tre Stazioni, cioè di San Giuliano, San Martino in Gattara e Marradi, in ognuna delle quali, oltre ai fabbricati pei passeggieri, son progettate anche altre opere per il servizio delle merci.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni, prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 2 al 7 corr.

Furono, tra gli altri, approvati:

Un progetto per l'impianto di un nuovo binario e piattaforme sulla calata della Sanità nella Stazione marittima di Genova;

Un progetto per l'eseguimento di una sassaia di rinforzo alla difesa frontale di Gerrechiozzo sulla sinistra di Po, in provincia di Pavia;

Un progetto per riparazione frontale al froldo San Giovanni nell'arginatura destra di Po in Comune di Quingentole, provincia di Mantova;

Un progetto per riparazioni alle arginature del Canale Santa Caterina nei Comuni di Este e di Vighizzolo, provincia di Padova;

Ed un progetto per inbancamento e difesa frontale della arginatura sinistra di Secchia al froldo Forcirola, in Comune di Carpi, provincia di Modena.

✂

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 6,000 occorrente per l'applicazione a 50 locomotive di oliatori, sistema Dittrich Teudloff;

Approvò l'aumento del servizio di guardia sui tronchi Torino P. N.-Sangone, Torino P. N.-Succursale e Pavia-Voghera;

Autorizzò la spesa di L. 5,800 occorrente alla sostituzione di una piattaforma nella Stazione di Torino P. N.;

Idem di L. 6,600 per riparazione dei guasti occorsi al ponte sul Rio-Cervino ed in Stazione di Cassine da un uragano il 30 giugno scorso anno;

Idem di L. 27,000 per opere di difesa alla testa sinistra del ponte sul torrente Mallone (linea Torino-Milano);

Idem di L. 15,700 per l'impianto di una piattaforma da metri 7 nella Stazione di Porretta;

Idem di L. 13,800 per la costruzione di armature di presidio contro le deformazioni di una tratta della galleria Raineri fra Alba e Neive;

Idem di L. 11,700 pei lavori di riparazione all' argine stradale fra Rubiera e Modena.

Lo stesso Consiglio approvò il progetto ed il preventivo di spesa in L. 46,000 per la ricostruzione di ponti metallici lungo la linea Venezia-Peschiera, e di L. 290,000 pei lavori di sottomurazione alle stillate del ponte sul Brenta.

Approvò pure il progetto, Capitolato d'oneri e preventivo di spesa in L. 80,750, per la costruzione di un nuovo fabbricato pel servizio delle merci a P. V. nella Stazione di Bologna.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — Il *Bersagliere* di Padova è informato che domenica scorsa, nei locali della Società Veneta di costruzioni, ebbe luogo una riunione di capitalisti, allo scopo di gettare le basi per la costituzione di un gruppo veneto, il quale, capitanato dal comm. Vincenzo Stefano Breda, si propone di partecipare alle trattative col Governo per l'esercizio delle ferrovie.

Si assicura altresì allo stesso giornale che, oltre le cospicue adesioni già raccolte, gl'intervenuti si riservarono d'ottenerne delle ulteriori.

Costruzioni ferroviarie. — Ecco il riassunto dello stato dei progetti per nuove ferrovie al 31 marzo 1883:

PROGETTI	Num.	Lunghezza	IMPORTO dei progetti	IMPORTO a base d'asta
Appaltati od in corso . . .	160	1.824,830	335,500,105	280,585,132
Ammessi dal Consiglio di Stato	6	82,495	14,092,273	10,620,353
Ammessi dal Consiglio sup. dei lav. pub.	3	18,479	3,525,373	2.402.308
In esame al Consiglio di Stato	10	107.257	19,711,644	15.716.031
In esame al Consiglio sup. dei lav. pub.	15	245,916	53,486,782	45,164,569
Rinviati per modifiche . . .	12	101,053	38,519,905	34,891,917
	206	2,380,030	464,827.182	389,383,635

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nella scorsa settimana si radunavano, nella sala comunale di Dolceacqua, i rappresentanti dei Comuni di Castel-Vittorio, Pigna, Isolabona, Apricale, Perinaldo, Dolceacqua e Camporosso, appositamente delegati dai rispettivi Consigli comunali, per costituire un Consorzio, allo scopo di promuovere la cocostruzione della ferrovia Ventimiglia-Cuneo attraverso la valle di Nervia.

Il sig. G. Rebandi dava lettura all'adunanza di una sua relazione, nella quale, con argomenti d'ordine commerciale, politico e strategico, dimostrava la superiorità del tracciato della valle di Nervia sopra quello delle altre valli della provincia per la costruzione della ferrovia Ventimiglia-Tenda-Cuneo.

L'adunanza accolse con plauso tale relazione, e deliberò che sia stampata e trasmessa al Parlamento, ai Consigli provinciali di Porto Maurizio e Cuneo, ed a tutti i Comuni interessati.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Il Consiglio provinciale di Lucca, nella seduta del 4 corr., prese a discutere l'argomento: *Ferrovia Lucca-Viareggio — Supplemento di contributo.*

A nome della Deputazione provinciale, l'avv. Alessandro Marchi presentava al Consiglio, per la debita approvazione, una proposta di deliberato, che ammetteva il pagamento del supplemento dal R. Governo richiesto.

Come risulta dalla dettagliata relazione dell'avv. Marchi, per quanto fosse discutibile se il R. Governo fosse nel diritto di esigere che il contributo di L. 816,720, facente carico alla provincia a termini di legge, e pel quale da vario tempo l'Amministrazione provinciale aveva corrisposto al R. Erario, dovesse essere aumentato di altre L. 200,000 ora richieste come supplemento, pure concludeva il Relatore essere utile accogliere con voto affermativo la fatta domanda, sia per evitare un conflitto, sia per ottenere che la Provincia nostra avesse a profittare, in un tempo più prossimo di quello dalla legge stabilito, dei molti vantaggi che l'attivazione della via ferrata Lucca-Viareggio sarà per arrecare ai contribuenti.

Erano presenti all'adunanza 29 consiglieri.

Messo ai voti per appello nominale il deliberato per sentato al Consiglio, venne approvato con voti 19 affermativi e 8 contrarii.

Tramways di Bologna. — Si ha da Bologna, 6: Ieri mattina il Prefetto comunicava all'Impresa del *tramway* di Bazzano, che il Governo aveva dato il suo assenso per l'apertura della linea sino al Meloncello. E ieri stesso alle 3 1/2 aveva luogo la prima corsa con tre carrozze. Tutto andò bene, e le corse si ripeterono poi fino a sera con due carrozze e con molto concorso di pubblico.

Ferrovie venete. — Nella seduta del 6 corrente al Consiglio comunale di Venezia, il cons. *Pascolato*, a nome della Commissione ferroviaria comunale, diede lettura del rapporto sulla domanda della Commissione ferroviaria provinciale pel concorso nella costruzione della linea Mestre-Camposampiero. Fece la storia delle pratiche fatte dalla Commissione comunale su ciò che si riferisce al ricorso contro le deliberazioni prese dal Consiglio provinciale; ed annunciando che la Commissione medesima si è dimessa, per lasciar libero il Consiglio nelle sue decisioni, conchiuse proponendo che il Consiglio deliberasse di rispondere alla domanda della Commissione ferroviaria provinciale colla dichiarazione che, in pendenza del ricorso prodotto al Governo dal Comune, non crede poter entrare in trattative per la determinazione della quota di concorso del Comune per la costruzione della ferrovia Mestre-Camposampiero.

Fornoni disse non ritenere necessaria una discussione sulla questione ferroviaria in seno al Consiglio, bastando, a suo credere, che il Consiglio stesso, eleggendo una Commissione nuova, indicasse a quali criterii si inspiri nella scelta delle persone chiamate a comporla. Conchiuse proponendo che il numero dei componenti la Commissione fosse portato a sei, sotto la presidenza del Sindaco.

Pascolato espose quindi, con molto dettaglio, le vedute della Commissione dimissionaria in tutte le questioni riferibili alle linee ferroviarie progettate, ed in quelle che dovrebbero interessare maggiormente il commercio veneziano, prima fra le quali dovrebb' essere la linea Mestre per Primolano a Trento.

Dopo ciò, la proposta Fornoni venne approvata; ed il Consiglio passò ad eleggere la Commissione, che riuscì composta dei cons. Pascolato, Ricco, Boldù, Morosini, Sormani-Moretti, e che, come la precedente, sarà presieduta dal Sindaco.

Tramvia Vicenza-Valdagno-Arzignano. — Leggesi nella *Provincia di Vicenza*, del 7:

In seguito all'avvenuto fallimento della Compagnia Inglese esercente queste linee, un decreto del Tribunale di Milano ordinava l'apposizione dei sigilli al materiale sociale e di conseguenza la sospensione dell'esercizio.

Grazie però alle istanze del R. Prefetto comm. Millo, è stata ottenuta una breve proroga all'esecuzione di questo decreto, durante la quale è a sperarsi giungano a buon porto le pratiche intavolate a fine di ottenere che non vengano, con grave danno del pubblico, sospese le corse sulle linee tanto importanti, quali sono quelle che congiungono Vicenza coi grossi centri di Valdagno ed Arzignano.

Ferrovia Udine-Palma-Porto. — Leggesi nella *Patria del Friuli:*

Veniamo a sapere che il ministro Baccarini, con suo decreto 31 marzo passato, ha accordato alla Provincia di Udine la concessione della ferrovia da Udine per Palma-Porto, per cui invita la Deputazione provinciale a nominare un procuratore per la stipulazione in Roma dell'atto relativo. Pare però che i pagamenti del quoto incombente al Governo non possano incominciare prima dell'anno 1893; e ciò è molto grave per la nostra Provincia, giacchè così il sussidio del Governo, accordato per legge nella misura di 6|10, va a ridursi a poco di più di 2|10, se si calcolano gl'interessi.

A queste condizioni difficilmente la Provincia nostra potrà accettare; ed il Governo, per un'equa distribuzione dei vantaggi, dovrebbe pur pensare alla Provincia nostra un poco dimenticata.

Stazione di smistamento a Milano. — Nella seduta del 3 corr. al Consiglio comunale di Milano venne posta in discussione la Convenzione coll'Amministrazione delle F. A. I. per i provvedimenti resi necessarii dalla costruzione della nuova Stazione di smistamento.

Prinetti dice che approverà il progetto, sebbene creda la Stazione troppo vicina alla città. Raccomanda siano fatte pratiche perchè la Stazione di smistamento venga aperta anche al servizio dei passeggieri, e la Giunta provveda in tempo agl'interessi della città nel futuro sviluppo delle linee intorno a Milano.

Tagliasacchi spiega come la Giunta si sia già occupata, in vista degli interessi cittadini, del progetto delle Ferrovie Alta Italia per la Stazione di smistamento, ed abbia ottenuto alcune desiderate modificazioni; e promette che si occuperà anche in seguito d'altri progetti nello stesso senso.

Finzi è contrario al desiderio che la Stazione di smistamento venga aperta anche al servizio dei passeggieri, dacchè v'è la Stazione di Porta Genova

Prinetti insiste, e rileva l'importanza delle Stazione di smistamento in relazione a tutte le linee.

Finzi si unisce a Prinetti e Mussi perchè si abbia a studiare seriamente la questione ferroviaria intorno a Milano.

Il *Sindaco* promette che terrà conto della raccomandazione.

Il Consiglio approva quindi la Convenzione.

Tramways di Milano. — Nella seduta medesima si discusse la proposta della concessione, per l'impianto e l'esercizio di nuove linee di *tramways* in città, alla Società anonima degli omnibus (P. Nuova, P. Volta, P. Magenta e Circonvallazione).

Dopo breve discussione, il Consiglio approvò la concessione.

Ferrovie della provincia di Como. — Leggesi nell'*Araldo* del 6 7 corrente:

Siamo in grado di annunciare che ieri è giunta alla nostra Deputazione provinciale la partecipazione del decreto ministeriale approvante il tracciato del secondo tronco della ferrovia Saronno-Malnate, e cioè pel tratto da Tradate a Malnate, escludendo le varianti per la valle dell'Olona.

A sorvegliare i lavori su tutte le costruende ferrovie provinciali, la Deputazione nominava l'egregio ingegnere-capo Gaetano Santinelli.

— Ci consta pure che ieri la Deputazione espresse avviso contrario al passaggio a ferrovia economica della tramvia Como-Saronno, finchè non sia meglio tutelata la viabilità sul tronco da Fino a Camerlata, e non passi su altra sede da Camerlata a San Rocco, dove la stessa entra nella competenza del Comune di Como.

Ferrovia di Val Seriana. — I lavori per la nuova ferrovia Bergamo-Ponte della Selva nella Valle Seriana, per la percorrenza di 30 chilometri, sono incominciati, e proseguiranno colla massima alacrità, in modo che il primo tronco Bergamo-Albino sarà attivato nel prossimo autunno.

Gli industriali di quella vallata sono lieti di veder finalmente esauditi i loro voti, tanto più che la Società costruttrice nell'atto di concessione ha l'obbligo di accordare agli industriali le linee di raccordo dei loro opificii alla linea principale.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio previene il pubblico che, in coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, a cominciare dal giorno 15 andante, gli Scali merci a piccola velocità di questa rete nei giorni festivi non rimarranno aperti per lo svincolo delle merci in arrivo che fino a mezzodì, come è stabilito dall'art. n. 104 della vigente Tariffa interna.

Cessa quindi la facoltà data coll'avviso 16 novembre 1881, di svincolare ed esportare la merce nelle ore pomeridiane delle domeniche e dei giorni festivi.

Ferrovie sarde. — Si ha per telegrafo da Sassari, 6: Ieri sera il Consiglio provinciale tenne seduta straordinaria per trattare della costruzione delle ferrovie secondarie proposte dal Ministero. Vennero letti discorsi dai consiglieri Fadda e Casella.

Fadda si dimostrò contrario al concorso della Provincia nelle spese per la costruzione; Casella si disse in massima contrario alla costruzione delle nuove ferrovie, in considerazione delle condizioni finanziarie della Provincia.

Il prefetto Fiorentini, rispondendo ad entrambi gli oratori, combattè le loro asserzioni, comprovando i vantaggi che si ottengono dalle ferrovie ed il conseguente progresso economico della Provincia.

Non venne presa alcuna deliberazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Tunnel della Manica. — Alla Camera dei Comuni il signor Chamberlain propose la nomina di una Commissione di cinque membri, da aggiungere alla Commissione della Camera dei Lordi, onde esaminare se convenga adottare una via sottomarina di comunicazione tra la Francia e l'Inghilterra, e se il Parlamento non debba subordinare la sua sanzione a determinate condizioni. Egli chiese inoltre che alla Commissione venga comunicata la corrispondenza relativa alla costruzione del *tunnel* sotto lo Stretto.

Sir Stafford Northcote propose che alla mozione Chamberlain venisse sostituita la seguente: « Prima di discutere se convenga di accordare la sanzione parlamentare al progetto, è desiderabile che la Camera conosca l'opinione del Governo ».

Il signor Gladstone difese la condotta del Governo. La questione, egli disse, è diventata internazionale. Due Amministrazioni inglesi si sono pronunziate a favore del *tunnel* sotto certe condizioni. Una Commissione internazionale fu nominata dai Governi di Londra e di Parigi. Il Governo non può prescindere dalla Convenzione esistente, ma il Parlamento è libero di fare il piacer suo a nome della nazione. Perciò il Governo chiede la nomina di una Commissione.

La proposta Chamberlain venne adottata con 196 voti contro 174.

Ferrovie turche. — Sotto il titolo: *La politica ferroviaria della Turchia*, scrivono da Costantinopoli alla *Politische Correspondenz* di Vienna:

Da due anni a questa parte, vengono presentate continuamente alla Porta delle domande di concessione, che hanno di mira la costruzione di ferrovie nell'Asia Minore e nella Siria. L'assoluta necessità di queste ferrovie è così evidente, che non si sa comprendere il perchè il Sultano abbia respinto fino ad ora tutte le relative offerte.

In questo momento si trova a Costantinopoli il signor Cuzalet, un milionario inglese, che è pronto a costruire una ferrovia da Alessandretta ad Aleppo, e da colà a Bagdad. Esso ha già depositato una cauzione di 20,000 sterline. La Porta appoggia la sua domanda, ma il Palazzo vi si oppone. La ragione di questa opposizione vuolsi ricercare nel fatto, che il Sultano, poco tempo fa, ha istituite nel Palazzo due Comissioni ferroviarie, una delle quali deve studiare le ferrovie dell'Asia dal lato strategico, e l'altra dal punto di vista economico-nazionale. Ambedue le Commissioni furono d'accordo nel riconoscere che, senza la costruzione delle ferrovie nella Siria e nell'Anatolia, la Turchia andrebbe incontro a sicura rovina; ma entrambe furono d'accordo nel dichiarare che le concessioni parziali sono assai pericolose, e che solo un sistema combinato di ferrovie, corrispondenti tanto a scopi militari che industriali, potrebbe arrecare un vero beneficio.

La Commissione militare, dal canto proprio, insiste affinchè sia costruita anzitutto una ferrovia, che ponga in comunicazione Costantinopoli con Bagdad. Questa linea formerebbe, infatti, una importantissima base di difesa contro eventuali attacchi russi, e nei Circoli turchi le si attribuisce un grande valore. Esiste già una linea, che dalla Stazione di Haidar pascià, presso Scutari, va da Stambul fino ad Ismide; ed al Governo furono presentate parecchie proposte concernenti la continuazione di questa linea sino a Bagdad, per cui Costantinopoli verrebbe congiunta di fatto con quella città. Si comprende, d'altronde, che questi progetti tendono principalmente a toccare le maggiori città come centri del movimento, mentre la linea militare per Bagdad prende un'altra direzione.

Un certo signor Colas, che trovavasi ultimamente a Costantinopoli, fu ricevuto dal Sultano, ed ottenne la facoltà di portare ad effetto una combinazione per la costruzione di tutte le ferrovie. Egli è partito per Parigi e Londra; ed ora si tratta di vedere se sarà in grado di condurre a buon fine la missione affidatagli, e se riuscirà a corrispondere al desiderio prediletto del Sultano, il quale vorrebbe che si provvedesse ad un tempo a tutti gli interessi militari ed economici.

Chi conosce le condizioni locali, non può a meno di nutrire qualche dubbio in proposito; sembra, per altro, che per intanto sia stato deciso al Palazzo di respingere la sumenzionata proposta di Cuzalet, relativa alla costruzione di una ferrovia da Alessandretta a Damasco. Secondo l'opinione dei Turchi, Alessandretta sta di fronte a Cipro, e la linea ferroviaria in questione ha duopo di essere controbilanciata senz'altro da una linea da Costantinopoli a Bagdad.

— Un telegramma da Costantinopoli, 6, reca che un *iradè* del Sultano approva la congiunzione a Vranja delle ferrovie turco serbe ed austriache. Restano ancora da regolarsi alcuni punti secondarii dell'esecuzione dei lavori.

— Telegrafano pure da Vienna:

È ufficialmente confermato che la Turchia ha concesso Vranja come punto di unione delle Ferrovie orientali.

La Confederazione riprenderà presto i suoi lavori, e la questione del congiungimento delle Ferrovie orientali sarà definitivamente regolata in breve, essendo state eliminate tutte le difficoltà.

Sembra certo che questa soluzione favorevole sia dovuta principalmente a Edhem pascià.

Disastro in America. — Si annunzia da New York essere accaduto presso Cincinnati una catastrofe sulla ferrovia, superiore a qualunque altra successa in America. Il treno, passando sopra una linea smossa da uno sfranamento, fuorviò, cadendo da un'altezza di cinquanta piedi, e seppellendo la macchina fino all'altezza della caldaia.

La maggior parte dei vagoni furono frantumati. Orribile era la vista di membra umane sparse fra i rottami. Si calcola che almeno 80 persone sieno perite, e 66 ferite gravemente.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — È stata costituita una Commissione per la delimitazione della zona del lungo Tevere ai Prati di Castello, in relazione al piano regolatore di Roma.

Fanno parte della detta Commissione l'ing. Galloni del Genio civile; l'ing. Botto per i lavori del Tevere, ed il signor Colacicchi per il Municipio.

Monumento a V. E. in Roma. — Il ff. di sindaco di Roma ha pubblicato il seguente manifesto:

« In esecuzione del decreto del regio Prefetto di Roma, in data 26 marzo ora scorso, ed a senso e per gli effetti degli articoli 3 e 4 della legge 25 giugno 1865, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, si fa noto al pubblico che, per lo spazio di 15 giorni decorrendi dalla data della presente notificazione, resterà depositata presso la Segreteria generale di questo Municipio la domanda e la relazione sommaria, unitamente al piano di massima delle espropriazioni da farsi per l'erezione del Monumento nazionale alla memoria di Vittorio Emanuele II, liberatore della patria, fondatore della sua unità, decretato con legge 25 giugno 1880, e da erigersi sull'altura meridionale del Colle Capitolino, nel prolungamento dell'asse del Corso ed in prospetto ad esso, secondo la risoluzione presa dalla Commissione Reale nominata con Regio Decreto 13 settembre 1880.

« A termini dell'art. 5 della sopraccitata legge 25 giugno 1865, chiunque potrà prendere conoscenza dei documenti suddetti e fare le sue osservazioni ».

Porto di Torre Annunziata. — Scrivono da Napoli, 2, all'*Opinione*:

L'inaugurazione del porto di Torre Annunziata ha avuto luogo regolarmente stamane. L'on. Baccarini, giunto stamane da Roma alle 6.40, è ripartito alle 7.15 per Torre, in compagnia di due assessori del Municipio di Torre, dal Segretario generale, dei deputati Petriccione e Ruggiero, del presidente delle Ferrovie dell'Alta Italia comm. Blumenthal, del comm. Pessione, del cav. Zainy.

L'accoglienza fatta all'on. Ministro dalla popolazione di Torre è stata oltremodo simpatica: la città era imbandierata e festante.

L'on. Ministro si è recato a piedi al palazzo municipale, ove, dopo la presentazione delle Autorità e Presidenze delle Società operaie, il segretario municipale sig. Palumbo descrisse in un discorso gli sforzi finanziarii fatti da' Torresi per raggiungere lo scopo prefissosi.

L'on. Baccarini ha percorso quindi, a bordo del piroscafo *Fieramosca* della Società Manzi, tutta la lunghezza del porto, sia internamente, che esternamente, tra le salve dei cannoncini. Il porto è stato costrutto dall'Impresa Dini, a spese del Municipio, sinora costa oltre tre milioni e mezzo: il Governo ha concorso per sole 150 mila lire.

Finita la visita del porto, che è durata oltre un'ora e mezzo, l'on. Baccarini è passato a visitare la Fabbrica d'armi, della quale è rimasto molto soddisfatto. Quella fabbrica, servita da circa mille duecento operaj, produce quotidianamente 140 fucili completi.

In seguito, l'on. Ministro, con gl'invitati, si è recato a Pompei, dove uno scavo era preparato in suo onore.

Il Municipio di Torre ha poi offerto un banchetto di 112 coperti, nel quale sono stati pronunziati i soliti brindisi.

Alle 4 pom. il treno speciale, portante il Ministro e gl'invitati, faceva ritorno in Napoli.

Concessione di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 21 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è concessa facoltà alle Ditte e Società indicate di derivare le acque ed occupare le spiaggie ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (prov. di Ancona, Treviso, Genova e sottopref. di Biella); 2 concessioni per irrigazioni ed usi industriali (prov. di Lucca e Forlì); e 6 concessioni per occupazioni di spiaggie lacuali (prov. di Como).

Concessione di miniere. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio annuncia che, con R. Decreto dell' 11 febbraio p. p., è stata fatta concessione al sig. Alessandro Milesi della miniera di calamina detta *Casa Conti*, posta nei Comuni di Gorno, Premolo e Ponte di Nossa (provincia di Bergamo).

Canale di Panama. — Un rapporto ufficiale pubblicato a Nuova York constata dei reali progressi nei lavori del Canale di Panama, ma i prezzi fissati nei preventivi di Lesseps sono ritenuti insufficienti.

Il totale della somma già sborsata si eleva a 30,000,000 di dollari.

Decessi. — Il 1° corr. moriva a Castellammare di Stabia l'on. deputato del 2° Collegio di Venezia, il comm. Giuseppe Micheli, ispettore del Genio navale e membro dei Comitato delle costruzioni.

Nato in Livorno il 29 marzo 1823, entrò nella Marina militare, e raggiunse in breve, nel Corpo del Genio navale, le più alte cariche, mercè lo studio, l'operosità e l'ingegno, dei quali fanno testimonianza parecchie delle principali navi della Regia Marina, costruite sopra i suoi piani e sotto la di lui direzione. La sua morte è vivamente deplorata.

— Il 5 corr. cessava di vivere in Milano il comm. Antonio Caneva, capo del Collegio dei periti della Giunta del censimento di Milano. Nato in Padova nel 1805, il giovane Caneva, applicatosi alla ingegneria, fu distintissimo operatore censuario pei nuovi catasti di Lombardia e del Veneto; e per merito salì al grado supremo di capo del Collegio dei periti della Giunta del censimento di Lombardia. Pensionato da alcuni anni, non cessò mai dal servire il Ministero delle finanze e la Giunta suddetta pei lavori censuarii e per gli studii e le proposte dei disegni di legge, più volte presentati al Parlamento, per la perequazione generale della imposta fondiaria del regno.

Il comm. Caneva, in tutta la sua lunga ed operosissima vita, fu ammirato meritamente per nobiltà e lealtà di carattere e integrità d'animo, per zelo instancabile nel servizio pubblico, e pel patriottismo che lo fece sollecito del bene della Patria sino all'ultimo suo giorno

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sempre inerte il mercato rispetto ai valori ferroviarii, ed anche nella scorsa settimana non figurano tra le transazioni effettive che le Azioni della Società delle Meridionali, che si negoziarono a 466 e 468. Le Obbligazioni poco trattate, si tennero a 260.50 *ex-coupon*; i Boni a 531.

CONVOCAZIONI

Impresa dell' Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 16 corrente in Torino, sede sociale (Borsa), per la relazione del Consiglio, per approvazione del bilancio e dividendo, e dello statuto riformato in relazione al nuovo Codice di commercio, per dimissioni del Consiglio, per la nomina di nuovi consiglieri e sindaci e per le retribuzioni relative.

Società anonima edificatrice italiana. — Gli azionisti sono riconvocati pel giorno 21 corrente in Firenze, sede sociale (via Orivolo, 22), per trattare sull' ordine del giorno già pubblicato.

Manifattura di Cuorgnè — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corr. in Torino, sede sociale (Corso Re Umberto, 8), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1882 e relativo dividendo, per la cauzione degli amministratori, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici in Milano — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 28 corrente in Milano, sede sociale (via Monte Napoleone, 36), per misure in relazione al nuovo Codice di commercio, per modificazioni allo statuto sociale ed eventuale scioglimento o ricostituzione della Società, per misure finanziarie e proposte di versamenti, e per la nomina di consiglieri.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 maggio p. v. in Roma (via Due Macelli, 31), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1882 e riparto di utili, per approvazione dello statuto riformato in relazione al nuovo Codice di commercio, per dimissione del Consiglio e nomina di consiglieri e sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 16 corrente si pagherà agli azionisti l' interesse 5 p. 0/0 sulle 10,000 Azioni ordinarie (classe B), pei due semestri 1882, in L. 12.50 nette d' imposte: in Roma, presso la Direzione generale; in Cagliari presso la Direzione dell' esercizio; e presso le Banche autorizzate in Italia ed all' estero.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 17 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori d' ampliamento e sistemazione del porto di Napoli, per il presunto importo di L. 6,219,505.34. Lavori da eseguire entro 8 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 250,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si addiverrà al definitivo deliberamento dell' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale dello Spluga, compreso tra il confine e la provincia di Como e Chiavenna, della lunghezza di m. 21,448.80, in diminuzione dell' annuo canone di L. 16,989.03, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva eguale a mezz' annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale n. 36, compreso fra Coraci e l' innesto colla nazionale n. 56 sotto Tiriolo, della lunghezza di m. 32,470.20, in diminuzione dell' annuo canone di lire 9,434.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra la Casa Langer e l' abitato di Corleone della lunghezza di m. 46,856, in diminuzione dell' annuo canone di L. 43,520.77, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Tortolì, compreso fra la Cantoniera di Serri e la Torre di Arbatax, della lunghezza di m. 113,255, in diminuzione dell' annuo canone di L. 40,571.08, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2415, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Legnano (provincia di Milano), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (come sopra) delle strade interne ed esterne del Comune, dei loro manufatti ecc. per l' annuo canone di L. 5,400.12. Deposito interinale L. 1,080, in valuta legale, libretti della Cassa di risparmio o cartelle di Credito fondiario, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Parma, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di completamento de'

tratto della strada consorziale Calestano Beceto, dal rio Spigone ai Salti del Diavolo, della lunghezza di m. 8,874, per il presunto importo di L. 83,889.45. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Faenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di due chiostri nel campo inferiore nel Cimitero comunale dell'Osservanza, per il presunto importo di L. 160,000. Deposito L. 16,000, oltre 1,500 per spese d'asta e contratto, come sopra.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (tronco 4ª), nel tratto fra l'Osteria di Pitocco e Ponte Purpureo, per il presunto importo di L. 77,577.42. Deposito interinale lire 1,500, cauzione definitiva L. 7,800, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Braccianese-Claudia (tronco 2º), nel tratto fra il Prataccio ed il confine territoriale Allumiero Civitavecchia, per il presunto importo di L. 152,170.69. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 15,900 come sopra.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Casilina (tronco 3º), nel tratto lungo metri 1039.42 al ponte della Catena, per il presunto importo di lire 27,156.09. Deposito L. 600, cauzione definitiva L. 2,800 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 16,246 di rame in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 45,488.86. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 4,600, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Villagrande (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2º tronco della strada comunale obbligatoria da Villagrande alla nazionale di Tortolì, della lunghezza di metri 5,526.10, per il presunto importo di L. 86,865.58. Deposito interinale L. 4,500, cauzione definitiva L. 9,000, come sopra.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Pettineo (prov. di Messina), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto di opere suppletorie e di completamento nella strada obbligatoria Pettineo alla provinciale Palermo-Messina, per l'importo di L. 46,693.81. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito L. 2,000.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre per canne di fucili (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 55,000. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 5,500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 aste per casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate, per il complessivo importo di L. 82,500. Consegna entro 120 giorni in 3 rate: la 1ª di 9,000 nei primi 60 giorni, le altre di 8,000 ciascuna di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,300 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Casilina (tronco 3º), nel tratto lungo m. 952.41 al Ponte Santarona sul fosso Moringo, per il presunto importo di L. 21,152.42. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 2,200, ambedue come sopra.

— Il 25 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione dei porti di 1.a, 2.a e 3.a classe della Sicilia (per il sessennio dal 1º gennaio 1884 al 31 dicembre 1889), per la presunta somma di L. 2,400,000. Deposito interinale L. 80,000, cauzione definitiva L. 200,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte a travata metallica, con fondazioni pneumatiche, sul fiume Simeto, lungo la strada provinciale da Catania a Caltagirone, per il presunto importo di L. 494,100. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 25,000, cauzione definitiva L. 50,000, ambedue come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale nominale 200 *milioni, versato* 190 *milioni*

XXVI.[ma] **Estrazione** dei **Buoni in Oro** eseguitasi in seduta pubblica il 31 Marzo 1883. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1883, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1883 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI.

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
63	311	315	4505	22521	22525	8343	41711	41715	65241	65245	84146	84150	109516	109520
81	401	405	4530	22646	22650	8458	42286	42290	65326	65330	84231	84235	110081	110085
193	961	965	4567	22831	22835	8557	42781	42785	65356	65360	84971	84975	110531	110535
293	1461	1465	4649	23241	23245	8654	43266	43270	66006	66010	86331	86335	111336	111340
411	2051	2055	4737	23681	23685	8660	43296	43300	66176	66180	86611	86615	112001	112005
415	2071	2075	4746	23726	23730	8707	43531	43535	66861	66865	86801	86805	112346	112350
482	2406	2410	4755	23771	23775	8794	43966	43970	67651	67655	88301	88305	112361	112365
505	2521	2525	4829	24141	24145	8825	44121	44125	67771	67775	88691	88695	112516	112520
526	2626	2630	4907	24531	24535	8882	44406	44410	68146	68150	88826	88830	112726	112730
819	4091	4095	4949	24741	24745	9086	45426	45430	68476	68480	89941	89945	113076	113080
842	4206	4210	5034	25166	25170	9247	46231	46235	68851	68855	90041	90045	113221	113225
923	4611	4615	5381	26901	26905	9293	46461	46465	69056	69060	90606	90610	114156	114160
1049	5241	5245	5426	27126	27130	9510	47546	47550	69101	69105	91431	91435	114256	114260
1053	5261	5265	5516	27576	27580	9814	49066	49070	69391	69395	91916	91920	114526	114530
1059	5291	5295	5655	28271	28275	9912	49556	49560	69401	69405	92386	92390	115191	115195
1089	5441	5445	5727	28631	28635	9954	49766	49770	69406	69410	92866	92870	115311	115315
1119	5591	5595	5803	29011	29015	10104	50516	50520	69661	69665	92936	92940	115446	115450
1377	6881	6885	5813	29061	29065	10133	50661	50665	69721	69725	93446	93450	116071	116075
1379	6891	6895	6018	30086	30090	10233	51161	51165	70021	70025	93806	93810	116646	116650
1556	7776	7780	6051	30251	30255	10271	51351	51355	70451	70455	93901	93905	116851	116855
1673	8361	8365	6180	30896	30900	10356	51776	51780	70536	70540	94256	94260	117116	117120
1691	8451	8455	6205	31021	31025	10454	52266	52270	70581	70585	94276	94280	117316	117320
1702	8506	8510	6293	31461	31465	10722	53606	53610	70691	70695	95876	95880	117851	117855
1867	9331	9335	6372	31856	31860	10909	54541	54545	70781	70785	95891	95895	118016	118020
2203	11011	11015	6503	32511	32515	11103	55511	55515	70856	70860	96216	96220	118061	118065
2255	11271	11275	6602	33006	33010	11183	55911	55915	70861	70865	96791	96795	118526	118530
2328	11636	11640	6716	33576	33580	11327	56631	56635	71046	71050	97441	97445	118946	118950
2388	11936	11940	6720	33596	33600	11529	57641	57645	71146	71150	97821	97825	119066	119070
2542	12706	12710	6774	33866	33870	11599	57991	57995	72241	72245	98006	98010	119571	119575
2556	12776	12780	6789	33941	33945	11854	59266	59270	72656	72660	98176	98180	119611	119615
2592	12956	12960	6792	33956	33960	11884	59416	59420	72786	72790	98556	98560	119721	119725
2643	13211	13215	6793	33961	33965	11905	59521	59525	72836	72840	99756	99760	119736	119740
2706	13526	13530	6811	34051	34055	11963	59811	59815	73171	73175	99951	99955	120106	120110
2853	14261	14265	6898	34486	34490	12199	60991	60995	73381	73385	100311	100315	120581	120585
3018	15086	15090	6957	34781	34785	12249	61241	61245	74056	74060	100561	100565	120781	120785
3166	15826	15830	7194	35966	35970	12300	61496	61500	74156	74160	100951	100955	120906	120910
3231	16151	16155	7288	36436	36440	12457	62281	62285	74266	74270	101196	101200	121126	121130
3254	16266	16270	7339	36691	36695	12481	62401	62405	74361	74365	101286	101290	121156	121160
3298	16486	16490	7356	36776	36780	12746	63726	63730	74386	74390	101691	101695	121371	121375
3370	16846	16850	7385	36921	36925	12817	64081	64085	74486	74490	102751	102755	122906	122910
3469	17341	17345	7409	37041	37045	12844	64216	64220	74526	74530	103086	103090	122946	122950
3487	17431	17435	7475	37371	37375	12928	64636	64640	75876	75880	103166	103170	123091	123095
3515	17571	17575	7532	37656	37660	12980	64896	64900	75956	75960	103381	103385	123416	123420
3626	18126	18130	7533	37661	37665				76346	76350	103726	103730	123596	123600
3674	18366	18370	7557	37781	37785				76571	76575	105396	105400	123846	123850
3730	18646	10650	7645	38221	38225				77081	77085	105591	105595	123891	123895
3796	18976	18980	7661	38301	38305				77241	77245	105596	105600	124871	124875
3803	19011	19015	7693	38461	38465				77561	77565	105651	105655	125201	125205
4040	20196	20200	7729	38641	38645				78391	78395	105751	105755	125231	125235
4047	20231	20235	7897	39481	39485				78646	78650	105761	105765	126176	126180
4153	20761	20765	7930	39646	39650				78941	78945	106041	106045	126271	126275
4180	20896	20900	8043	40211	40215				80621	80625	106846	106850	127456	127460
4223	21111	21115	8097	40481	40485				80961	80965	107021	107025	127476	127480
4228	21136	21140	8106	40526	40530				81056	81060	107106	107110	129276	129280
4298	21486	21490	8216	41076	41080				81656	81660	108106	108110	129821	129825
4373	21861	21865	8265	41321	41325				81676	81680	108221	108225	130016	130020
4399	21991	21995	8283	41411	41415				82631	82635	108926	108930	130161	130165
4424	22116	22120	8286	41426	41430				82751	82755	108971	108975	130486	130490
4441	22201	22205	8336	41676	41680				82891	82895	109236	109240	131206	131210

Firenze, il 31 Marzo 1883. *LA DIREZIONE GENERALE.*

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l' Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d' oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.°), la Giuria le conferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore
DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA),
dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

INDUSTRIA CARINTIANA
IN LEGNAMI
VILLACO (Austria)

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore **Produzione speciale a misura obbligata per imprese tr.** - Specialità in fabbricazione di **pavimenti** e **vanvellati, tettoie** e **oggetti** di legno per **ferrovie** e **tramways**.

Prezzi e ragguagli a richiesta.

COURTIAL E COMP.IA
(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS
E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE di SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 18 Aprile 1883. N. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

L'INDUSTRIA NAZIONALE
il ministro Baccarini
E LA SOCIETÀ DELLE FERROVIE MERIDIONALI

In riserva di dare nel prossimo numero la prima parte del discorso pronunciato dal ministro Baccarini alla Camera dei deputati, nella seduta del 9 corrente, intorno all' industria nazionale in generale, crediamo opportuno di riferire oggi la parte seconda (togliendola dagli Atti ufficiali della Camera), che riguarda più specialmente la Società delle Strade ferrate Meridionali; tanto più che abbiamo or ora ricevuto dalla Società medesima una Circolare, in risposta agli appunti fattile dall'on. Ministro, che per debito d'imparzialità non possiamo tardare a riprodurre.

Ecco le parole dell' on. Baccarini:

....Qui mi conviene di entrare in un argomento toccato egualmente dall' on. Boselli, e di entrarvi con molto rincrescimento. È quello riguardante le forniture fatte all' estero dalla Società delle Ferrovie Meridionali.

L' on. Boselli ha avuto ragione di richiamare l' attenzione del Governo sopra un fatto reso notorio per i pubblici diarii dalla stessa Amministrazione della Società delle Meridionali. Premetto che i direttori tecnici delle Ferrovie Meridionali sono uomini degnissimi della stima, sotto tutti i rapporti, di chiunque sieda a questo banco. Ma l' interesse pubblico bisogna pur trattarlo indipendentemente anche dalla stima che si ha delle persone incaricate di dirigere le Amministrazioni.

La Società delle Ferrovie Meridionali, per l'articolo 11 della legge del 1862, aveva questi obblighi: « La Società ha l' obbligo di fondare in Napoli un grande Stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napolitane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo. Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto Stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante, che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo ».

A cotesto obbligo, come tutti sanno, la Società non ha mai adempiuto rispetto alla istituzione delle Officine; peraltro, giustizia vuole che si dica che, come ricordò già l' on. Boselli, fino al tempo della direzione del compianto Bona, gran parte del materiale circolante fu fatto costruire nello Stabilimento di Pietrarsa, o in altre Officine nazionali. Siccome però è bene essere schietti in tutto ciò che riguarda i rapporti del Governo con certe grandi Società, dirò che, vedute le difficoltà che s' incontravano a fare adempiere quegli obblighi, qualunque fosse la ragione che impedisse alla Società di eseguirli, quando ebbi a trattare con la Società delle Meridionali le modificazioni alle Convenzioni per variare la scala mobile, uno dei punti che mi preoccupò fu quello di assicurare all' industria nazionale la costruzione dei veicoli.

E perciò, ad onta di quel patto, non bastandomi di richiamarlo genericamente come era espresso, appunto per le difficoltà che aveva incontrato, stabilii con la Società medesima quest' altro patto, incluso all' art. 5 della Convenzione, che fu approvata dal Parlamento e sanzionata con legge 23 luglio 1881.

« Articolo 5.° — Alle nuove linee che saranno costruite dalla Società, verranno applicate, per tutta la durata della costruzione, le disposizioni dell'art. 41 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata con la legge del 21 agosto 1862, in forza della quale resta accordata alla Società la introduzione nel Regno, in franchigia di dazio, del materiale d' armamento, del materiale fisso e meccanismi di ogni specie, delle travate metalliche ed altre opere simili, nonchè del materiale mobile che sia per occorrere per la costruzione e l' esercizio delle stesse linee, semprecchè sia provato che gli stessi materiali non si possano avere ad eque condizioni all' interno.

« S' intenderà inoltre stabilito che, per favorire la in-

dustria nazionale, saranno introdotte in franchigia le materie prime occorrenti importate dall' estero ».

Dopo un patto così chiaro ed all'indomani del patto stesso, nessuno certo, ed io meno di tutti che avrei avuto diritto a qualche maggiore riguardo, parmi, niuno certo poteva aspettarsi che la Società delle Meridionali facesse il lavoro inverso; cioè che, mentre prima pur qualche cosa faceva costruire dei suoi veicoli in Italia, li facesse poi tutti costruire all' estero, subito dopo approvata la surricordata legge. E siccome nella Convenzione esisteva un altro articolo, che l' obbligava dentro un anno ad aggiungere al suo materiale almeno 500 carri nuovi, la Società commise all' estero i 500 carri non solo, ma ne acquistò 200 già bell' e costruiti; e ciò senza preoccuparsi della costruzione nelle Officine nazionali, e senza nemmeno darne avviso al Governo, che pur, mi pare, dopo il patto esistente, aveva diritto ad esserne prima informato. Chieste spiegazioni, fu accampata la necessità di eseguire immediatamente il patto della fornitura in un anno dei 500 vagoni, e fu accampata la impossibilità nelle fabbriche italiane di provvedere a questo bisogno, stante le commissioni, che io stesso per l' Alta Italia aveva largamente date per quel tempo alle nostre fabbriche. Ed era vero che difficilmente le nostre fabbriche in un anno avrebbero potuto costruire questa sopraggiunta di 500 vagoni, e peggio ancora di 700.

Io però reclamai presso la Società delle Meridionali per la commissione, quantunque eccezionale, data all'industria estera, senza prevenzione nè alle fabbriche nostre, nè al Governo. Ma, disgraziatamente, due o tre mesi fa venne al mio orecchio che altre commissioni erano state date all' industria estera. È naturale che io domandassi nuove spiegazioni di questa procedura, per me inconcepibile dopo una Convenzione così recente, e precisamente nell'epoca in cui le nostre Officine di costruzione di veicoli erano in condizione di fornire largamente qualche centinaio di vagoni in più. Ed il fatto accennato dall' on. Boselli, che l' Ausiliare di Torino può dare mille carri all' anno, e che non ne ha uno da costruire, è già una prova che l' allegata impossibilità di fornire in un certo tempo un qualche centinaio di vagoni, non ha alcun valore.

Io chiesi pertanto alla Società delle Meridionali una spiegazione chiara e netta del suo procedimento, e la prova di avere almeno tentato con qualche fabbrica italiana di ottenere a condizioni eque il materiale commesso all' estero. Spiacemi di dover dichiarare che per tre volte sono tornato a chiedere delle spiegazioni, ma che non ne ebbi finora che due: una non ammissibile, che è quella che, se si fossero rivolti alle Officine nazionali, erano sicuri di non avere i lavori in tempo; e l'altra, che il prezzo ne era maggiore. Or bene, queste opposizioni erano appunto le stesse che si discutevano quando si conveniva nel patto, di cui all' art. 5. Perchè, quando io scrissi, di accordo colla Società delle Meridionali, che non si potesse fare costruire all' estero, se non nel caso che sia provato che gli stessi materiali non si possono avere ad eque condizioni all' interno, la disputa durò lungamente sulla parola *eque*, inquantochè io non volli accettare la parola *eguali*. Era chiaro che, dicendo *eguali condizioni*, io metteva la Società nel diritto di comperare tutto all' estero. Allora fu convenuta la dizione *ad eque condizioni;* ed io lascio pensare ad ognuno di voi, se l'*eque condizioni* voglia proprio dire nessuna differenza di prezzo. La differenza di prezzo ci era già, a vantaggio della Società, nella franchigia dal dazio acordata a tutti i materiali che potessero servire per le costruzioni fatte in paese.

Questo ho voluto ben chiarire, perchè sono dolente che su per le stampe pubbliche l' Amministrazione si dichiari libera, liberissima, di potersi valere dell' industria estera a confronto dell' industria nazionale. E sono dolente di avere delle risposte come quella cui ho accennato. È il presidente del Consiglio di amministrazione, che dà la prima spiegazione al Ministro che gliel' aveva chiesta: « Ora, mi sia permesso d' osservare che *equo* viene da « *equazione*, che vuol dire eguaglianza; e, per vero dire, « non vi fu mai fin qui eguaglianza tra l' industria na« zionale e l' estera, nè per prezzo, nè per bontà di la« vorazione, nè per esattezza nella consegna ».

Voci. Chi è?

Baccarini. Il presidente del Consiglio d' amministrazione, Bastogi.

L' animo è troppo amareggiato nel leggere consimili risposte da parte di grandi Società, le quali prima di tutto dovrebbero, secondo me, adempiere molto largamente ai patti quando interessano il paese. Mi fanno pentire di avere creduto ingenuamente alle buone disposizioni di quella Società, invece di stabilire severe sanzioni per l' adempimento dei patti. La Società delle Ferrovie Meridionali, dopo quella Convenzione (secondo le notizie che ho potuto mettere insieme alla meglio, perchè completamente non mi è riuscito di saperlo) ha commesso all' estero 1374 veicoli e soli 24 all' industria nazionale.

Ieri l' altro poi ho ricevuto l' avviso che la costruzione di 100 carri è stata divisa fra la Ditta Grondona e l'Ausiliare di Torino; mentre 50 sono tenuti in riserva per aggiungerli poi. Non parlo delle locomotive, delle quali 56 furono commesse all' estero, e nessuna in Italia.

La Società delle Ferrovie Meridionali ha fatto costruire in Italia dei veicoli e delle locomotive, ma sono quelle delle Calabro-Sicule, che ho preteso che fossero assolutamente costrutte in paese, come quelle delle Ferrovie dell' Alta Italia e delle Romane.

Tanto più mi riescono dispiacenti queste cose, inquantochè da un recentissimo rapporto del Direttore dell'esercizio dell' Alta Italia (il quale non è poi molto caldo per le commissioni date così largamente all' interno, non per diffidenza nelle fabbriche, ma per la responsabilità che gli incombe in ordine al tempo ed alla consegna), rilevo che, avendo egli richiamato le Ditte perchè dichiarassero che quantità di lavoro potevano assumere di quella commissione di 15 milioni, cui alludevo testè, le Ditte risposero in modo da offrire la sicurezza che tutti i carri e le carrozze potranno essere costruiti in tempo, perchè i loro mezzi di produzione risultano superiori al bisogno, il quale eccede di gran lunga le poche centinaia di carri che potevano occorrere alla Società delle Meridionali.

Un altro argomento addotto dalla Società è il seguente: che con la industria nazionale non si può procedere come si procede con la industria estera, vale a dire alla franca applicazione delle multe, quando i lavori non sono consegnati in tempo. Anzitutto io dovrei osservare, rispetto sempre alle commissioni della Società delle Meridionali, che, poichè essa non ne diede mai nessuna all' interno, non c'è stato caso nemmeno di applicare alcuna multa; giacchè è una confusione curiosa parlare dell' applicazione delle multe pei lavori delle Calabro-Sicule. Se il Governo talvolta abbuona delle multe, in tutto o in parte, lo fa, come negli appalti di tutti i lavori dello Stato, per circostanze eccezionali, senza che ne venga il menomo danno alla Cassa della Società delle Meridionali. Ad ogni modo, nessuno ha mai preteso dalla Società delle Meridionali che, dato il caso dell' applicazione di una multa, non la faccia applicare come crede: è nel suo pieno diritto il farlo, secondo i patti stipulati. Ma, ripeto, non ha avuto questa occasione, perchè di patti non ne ha stipulato ancora alcuno.

Con molto rincrescimento sono dovuto entrare in queste spiegazioni, provocate, del resto, più che dall'on. Boselli, dalla stessa Amministrazione colle sue pubbliche dichiarazioni. Ma, del resto, quando si tratta dell' adempimento dei miei doveri, io non ho riguardo per nessuno, e mi regolo secondo il sentimento della mia responsabilità e degli obblighi che ho verso il mio paese.

L' ultima delle tre risposte che ho ricevuto da quella Società, che è del 3 aprile, si chiude con queste parole: « V. E. mi domanda se, prima di dare una fornitura

all' estero, i costruttori nazionali siano stati interpellati, a mente dell' articolo della legge ». (A me pare chiaro che, per sapere se le condizioni eque ci fossero, bisogna almeno trattare). « Se la Società li avesse interpellati, non avrebbero mancato di rispondere alla chiamata, salvo a non consegnarle, o a consegnarle con forti ritardi. Tale è la conclusione che è autorizzata a trarre dopo la dolorosa esperienza di tanti e tanti anni di esercizio »

Dalla legge in poi non ha ordinato un carro!

« Si metta in misura l' industria nazionale di mantenere sempre le sue promesse; abbia il coraggio di non concorrere all' asta, quando sa di non poter osservare i termini fissati per la consegna; migliori le sue costruzioni e modifichi i suoi prezzi, che ora, nonostante i dazii, superano del 10 ed anche del 15 per cento i prezzi dell' estero, e la sua causa non corre più pericolo.

« L' industria nazionale, Eccellenza, non ha nemici da combattere, perchè tutti procuriamo di assecondare con vivo interesse i suoi sforzi; ma ha dei doveri da compiere, e quello soprattutto d' ispirare piena fiducia nella serietà dei suoi propositi e nella ferma volontà di meritare l'appoggio che essa incontra nel Governo, nel Parlamento e nel paese ».

Se tutto ciò fosse scritto da chi ha fatto qualche sforzo in favore dell' industria nazionale, io quasi mi unirei ad alcune di queste considerazioni; ma, essendo scritto da chi nulla ha tentato in questo senso dopo gli obblighi sanciti dalla legge del 1881, questo biasimo mi pare proprio gratuito ed oltre ogni dire severo.

Nec tali auxilio, nec defensoribus istis
Tempus eget.

Io non dirò che una fugace parola rispetto ad un altro appunto fatto dall' on. Boselli alla stessa Società delle Meridionali, rispetto alla costruzione di un treno Reale.

Veramente non si tratta di costruzione di treni Reali. È da sapersi che il treno Reale d' oggi non è che una raccolta di carrozze di ogni tipo e di ogni età, che schiettamente non corrisponde, sotto verun aspetto, a quello che si chiama *treno Reale*. Ad ogni modo, la Casa Reale ha fatto alcune riduzioni, e si è sempre servita di quel treno, e seguiterà a servirsene finchè non ce ne sarà un altro.

Esiste un vecchio treno Reale nelle Officine di Torino, il quale, per ragioni tecniche, non è più atto ad essere tenuto in servizio, tantochè la Direzione dell' Alta Italia non ha mai voluto servirsi di quelle carrozze, per tema di qualche inconveniente rispetto alla sicurezza. Allora io ho pensato di utilizzare quel treno (che pure costò una bella somma all' atto della sua costruzione) per veicoli ferroviarii; imperocchè, tolti gli arredamenti, non restano che carri e carrozze servibili completamente, non fosse altro per trasporto merci. In compenso di quel treno composto di 10 o 12 carrozze, mi venne l' idea, or sono due anni, vista la qualità del treno di cui si serve la Casa Reale, di pregare le tre Amministrazioni dell' Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali di incaricarsi ciascuna in proporzione della importanza della propria rete: due veicoli, ad esempio, l' Alta Italia, uno le Meridionali, ed uno le Romane, dando loro uno o due carri del vecchio treno oramai reso inservibile.

Trattandosi d'una cosa tanto delicata, non ho mai pensato che potessero sorgere, come non sorsero mai, delle opposizioni di verun genere.

Le tre Società stavano studiando il modo di mettere insieme le quattro carrozze, da intercalare a quelle che esistono in una forma conveniente. Si capisce, si tratta di carrozze di lusso, poichè si dovevano costruire con tutti quei perfezionamenti che si usano attualmente per quei treni. Dopo lunghi studii, finalmente hanno stabilito il tipo delle quattro carrozze; e qualche tempo fa si trattava di farle costruire rispettivamente da ciascuna Società nelle proprie Officine. Però la Società delle Meridionali (è vero quello che dice l'on. Boselli, e pur troppo anche questa è una cosa che non si capisce) si oppone alla costruzione di quelle carrozze, a meno che si facciano in America, imperocchè, avendo adottato il tipo americano, così detto, essa pensa che in Italia non si possano avere abbastanza perfette.

Io non so se vi possa essere la certezza che in America si costruiscano queste carrozze meglio che in Italia; ma, in fin dei conti, noi ricerchiamo la sicurezza, noi ricerchiamo la convenienza, ed, assicurate queste, curiamo un po' anche la dignità del nostro paese.

Io proprio non mi sentirei di far viaggiare le LL. MM. in una carrozza costruita in America; ritengo che noi abbiamo delle Officine in paese che possono costruire delle carrozze uguali a quelle che possono fornirci Officine straniere.

Cito quest'ultimo fatto (non so se sia stato ricordato anche dall'on. Boselli), che proprio in questi giorni, la Società degli *Sleeping Cars* fa costruire i suoi carrozzoni dalle nostre Officine di Savigliano.

Io sono rimasto veramente mortificato delle opposizioni fatte dalla Società delle Meridionali, la quale vuole che le carrozze siano costruite in America, anche per ragione di minor prezzo. Ma questa è una questione che io ho subito risolta; imperocchè io rifiuto i doni della Società delle Meridionali, e l'altro carro sarà costruito dalla Società delle Romane o dell'Alta Italia.

Io ripeto per la terza volta, che mi è grandemente rincresciuto, per la stima che nutro verso il personale tecnico dirigente di quella Società, di dover così severamente giudicare certi atti dell'Amministrazione delle Meridionali; ma, alla vigilia di dover trattare il grande problema dell'esercizio da affidarsi all' industria privata delle nostre ferrovie, non è forse male che tutto ciò sia accaduto, perchè servirà di norma per chiarir bene i patti futuri.......

Ecco ora la Circolare della Direzione delle Ferrovie Meridionali:

Onorevole Signore,

Firenze, 12 aprile 1883.

Nella seduta parlamentare del 9 corrente, l'on. Ministro dei lavori pubblici, rispondendo all' interpellanza dell'on. Boselli sul lavoro nazionale, pronunziò parole gravissime contro la Società delle Strade Ferrate Meridionali.

Con molta franchezza egli ha formulato le sue accuse, ed ha conchiuso il suo dire dichiarando che « alla vigilia » di dover trattare il grande problema dell'esercizio delle » nostre ferrovie, da affidarsi all'industria privata, non è » male che tutto ciò sia accaduto, perchè servirà di norma » per ben chiarire i patti futuri ».

Posta la questione in questi termini, la Società è obbligata ad esporre le proprie ragioni. Sono costretto perciò ad invocare la sua imparzialità e la sua cortesia, perchè le accuse essendo state formulate in un recinto nel quale la Società delle Meridionali non era e non poteva essere rappresentata, nè aver voce, le resta unico mezzo di legittima difesa quello di volgersi alla pubblica opinione per mezzo della stampa.

Le accuse formulate dall'on. Ministro contro la Società sarebbero le seguenti:

Inesecuzione delle vecchie concessioni;

Inosservanza dei patti stipulati colla Convenzione 28 aprile 1881 per avere, nei due anni 1881 e 1883, senza sufficiente giustificazione, affidato all'estero delle forniture per la complessiva quantità di 1374 veicoli, riservandone nello stesso tempo soli 124 all'industria nazionale;

Rifiuto di concorrere alla costruzione del nuovo treno Reale, suggerendo invece di farlo costruire in America.

Risponderò brevemente, e per ordine, a ciascuna di queste accuse, cominciando dalla prima.

L'on. Ministro rammenta che la Società aveva l'obbligo

di fondare in Napoli un grande Stabilimento per costruzione di materiale, e che quest'obbligo non fu adempiuto. « Per altro, soggiunge, giustizia vuole che si dica che » fino al tempo della direzione del compianto Bona, gran » parte del materiale circolante fu fatto costruire nello » Stabilimento di Pietrarsa o in altre Officine nazionali ».

Quantunque i fatti sieno abbastanza noti, tuttavia è bene ripetere che la Società delle Meridionali, col consenso del Governo, si astenne dal costruire lo Stabilimento di Napoli per evitare una dannosa concorrenza agli Stabilimenti, già esistenti in Napoli, dei Granili e di Pietrarsa.

Ciò è reso manifesto dall'ordine del giorno Marsico, votato dalla Camera dei deputati nella sua seduta del 6 aprile 1865 e così concepito:

« La Camera invita istantemente il Governo ad interporre tutta la sua autorità perchè la Società delle ferrovie Meridionali faccia costruire negli Opificii nazionali » in Napoli, giusta lo spirito dell'art. 11 della Convenzione » approvata con la legge del 21 agosto 1862, tutti i » lavori contemplati in detto articolo ».

In seguito a quest'ordine del giorno, la Società delle ferrovie Meridionali stipulò con quella delle industrie meccaniche, assuntrice di Pietrarsa e Granili, un contratto per la fornitura di 80 locomotive e 900 veicoli. Questo contratto ebbe l'approvazione del ministro Jacini, come da sua nota 11 maggio 1865, conservata negli archivii sociali.

Come opportunamente osservò l'on. Ministro, il compianto comm. Bona eseguì fedelmente l'impegno da lui assunto a nome della Società; ma io so di potere affermare che anche dopo la sua morte, avvenuta il 6 febbraio 1876, fu seguito lo stesso indirizzo.

L'on. Ministro pronunziava, a questo proposito, le seguenti parole: « Un altro argomento addotto dalla So» cietà è il seguente: che con la industria nazionale non » si può procedere come si procede con la industria estera; » vale a dire con la franca applicazione delle multe, » quando i lavori non sono consegnati in tempo. Anzi» tutto io dovrei osservare, rispetto sempre alle commis» sioni della Società delle Meridionali, che poichè essa » non ne diede mai nessuna all'interno, non c'è stato » caso nemmeno di applicare alcuna multa; giacchè » è una conclusione curiosa parlare dell'applicazione delle » multe pei lavori delle Calabro-Sicule. Se il Governo » talvolta abbuona delle multe, in tutto od in parte, » lo fa come in tutti gli appalti dello Stato, per circo» stanze eccezionali, senza che ne venga il menomo » danno alla Cassa delle Meridionali. *Ad ogni modo, nes» suno ha mai preteso dalla Società delle Meridionali » che, dato il caso della applicazione di una multa, non » la faccia applicare come crede: è nel suo pieno diritto » di farlo, secondo i patti stipulati. Ma, ripeto, non ha » avuto questa occasione, perchè di patti non ne ha an» cora stipulato alcuno* ».

Ora sta invece che dal 1877 al 1880 la Società delle Meridionali non ebbe ad ordinare pel servizio della sua rete che 240 veicoli e 26 locomotive. I 240 veicoli furono commessi a Pietrarsa; e delle 26 locomotive, 20, tutte dello stesso tipo, furono ripartite, affidandone 12 a Pietrarsa e 8 alla Ditta Sharp di Manchester. Il prezzo di queste servì di base per stabilire quello delle 12 affidate allo Stabilimento di Pietrarsa, il quale aveva diritto per contratto ad un prezzo ragguagliato sui prezzi inglesi.

Le 6 ultime locomotive furono affidate per concorso alla Società austriaca, la quale presentò il miglior tipo di macchine di montagna per le nuove linee, sulle indicazioni generali dei nostri Ufficii tecnici.

La Ditta Sharp doveva consegnare le sue 8 locomotive in meno di cinque mesi e mezzo, e le consegnò con un ritardo medio di 32 giorni per locomotiva. A Pietrarsa, trattandosi di un tipo sconosciuto a quello Stabilimento e cognito allo Sharp, furono mediamente concessi dieci mesi. Malgrado ciò, le sue consegne furono fatte con un medio ritardo di 418 giorni per locomotiva, cioè di circa 14 mesi. Pei 240 veicoli, ordinati il 2 marzo 1877 e da consegnarsi nel termine medio di poco più di cinque mesi, il medio ritardo per veicolo fu di 285 giorni.

Mi duole che le ragioni della difesa mi costringano a rilevare questi fatti, dai quali non intendo debba venire discredito all'industria nazionale, che tempo, esperienza e capitali metteranno sicuramente in grado di corrispondere ad ogni richiesta; il che non era da aspettarsi quando si trattava di far fronte con istrumenti nuovi a necessità nuove ed urgentissime.

Da quanto dunque ho esposto risulta:

1° Che le commissioni all'industria nazionale furono date come durante la direzione del comm. Bona;

2° Che le multe furono pattuite come si suole praticare nei contratti di tali specie;

3° Che le consegne non furono eseguite entro i termini di tempo previsti.

Veniamo ora alla questione dei veicoli commessi all'estero.

L'on. Ministro ha dichiarato alla Camera che la Società commise all'estero 1374 veicoli, serbandone all'industria nazionale soli 24, aumentati più tardi di altri 100. Il fatto è vero, e si verificò nel periodo di tempo trascorso dal 1881 al gennaio 1883; ma i 124 diventano 3481 coll'aggiunta dei 3357 costruiti in paese prima del 1881.

Nei venti anni della sua vita dunque, la Società delle Meridionali ha fatto costruire 3481 veicoli in paese e 1374 all'estero.

Queste cifre inoppugnabili dimostrano che essa, Società Italiana di nome, di fatto, di capitali, poichè azionisti, amministratori, impiegati sono tutti esclusivamente regnicoli, non ha mostrato, nè poteva mostrare diffidenza e disprezzo per la industria nazionale, e che all'opera di questa è sempre ricorsa di preferenza, quando i diritti del pubblico, che alimenta i trasporti, glielo consentivano.

Quanto al costo dei veicoli, nulla potrei affermare per gli anni trascorsi dal 1862 al 1880, perchè tutti gli acquisti furono fatti in paese; dirò soltanto che i prezzi ottenuti pei 100 veicoli commessi in paese nello scorso gennaio, posti a confronto coi prezzi fatti dall'estero a pochi giorni di distanza e per lo stesso tipo di materiale, sono stati, tutto compreso, superiori del 10 0[0.

Entrerò ora a giustificare le commissioni date all'estero negli anni 1881 e 1883, e mi propongo di provare che la fornitura era urgente, e che l'industria nazionale non era in grado di consegnarla nei termini voluti; riserbandomi di accennare, nel corso della dimostrazione, agli obblighi contrattuali della Società per quanto riguarda le provviste di materiale fisso e mobile.

La Convenzione per la ripresa delle costruzioni fu firmata il 28 aprile, ma i termini per l'ultimazione dei lavori dovevano decorrere dal 1° gennaio 1881, cioè dal giorno in cui furono regolarmente incominciati. Malgrado le grandi difficoltà di costruzione, il Governo, avendo imposta una minore sovvenzione di 2,000 lire per ciascun chilometro in esercizio della linea Termoli Campobasso, accordando invece nuove modalità di costruzione per tutte le linee, e la facoltà di costruire detta linea a sede ristretta (facoltà di cui la Società non si valse e non poteva valersi per le condizioni speciali di quella linea), non vi fu altro mezzo per la Società, onde restare nei limiti del capitale determinato dalle diminuite sovvenzioni chilometriche, che di spingere le costruzioni colla massima energia, risparmiando con tal sistema sugli interessi durante i lavori e sulle spese generali. Ma, per eseguire questo divisamento, era indispensabile avere sotto mano e nel più breve tempo oltre 400 veicoli, per destinarli esclusivamente al servizio delle costruzioni; altri 400 dovevano portarsi in aumento della dotazione dell'esercizio; in tutto 800, di cui 103 provenienti da Berlino e di già costruiti al momento dell'acquisto, e gli altri 700 da consegnarsi per l'ottobre, cioè per l'epoca dei grandi tras-

porti. L'industria nazionale non avrebbe potuto consegnarli a giorno fisso ed in così breve tempo, come proverò più sotto; furono perciò affidati all' estero, che osservò esattamente i termini di tempo pattuiti. E così, dei 275 chilometri di nuove linee, ben 150 sono in pieno esercizio; gli altri 125 lo saranno parte in luglio, parte nel novembre, risparmiando mediamente, sui termini di tempo stabiliti dalla Convenzione, il 40 0[0 su tutte le nuove linee, con grande soddisfazione e benefizio delle provincie interessate.

Dopo aver giustificato l'urgenza delle ordinazioni fatte all'estero nel 1881, debbo giustificare l' urgenza dell' ordinazione di 350 veicoli, pure data all'estero al principio dell'anno corrente.

Al 1º gennaio scorso andò in vigore, com'è noto, il nuovo Codice di commercio, il quale impone alle Amministrazioni ferroviarie l'obbligo di avere in ogni tempo un materiale mobile proporzionato ai trasporti. Era quindi mio obbligo di fare un rapido esame dei mezzi di trasporto, di cui la Società poteva disporre. Perciò, avendo fatto chiudere il conto corrente del nolo dei veicoli scambiati in servizio comune tra l'Amministrazione sociale e le Amministrazioni dell'Alta Italia, Romane e Calabresi, comprese le Ditte Cirio ed Oggioni, per l'anno 1882, rilevai, con qualche sorpresa, che tutte tre le predette reti saldavano il loro conto in debito verso la Società delle Meridionali, e che il loro debito liquido complessivo, unito a quello delle due Ditte sovra nominate, ascendeva alla cospicua somma di 320,000 lire, che formavano il corrispettivo pel nolo di una gran quantità di materiale delle Meridionali, circolante sulle linee di spettanza dello Stato ed estere. Di fronte a questa inaspettata rivelazione, dovendo provvedere nel più breve tempo, tanto il materiale mobile necessario al servizio interno, quanto quello che il fatto mi obbligava a considerare permanentemente in circolazione fuori delle linee sociali; e non volendo, nei mesi di gran traffico, troppo limitare al pubblico i mezzi di trasporto, e neppure incorrere nelle severe disposizioni del Codice, proposi al Consiglio la fornitura alla Ditta Klett di altri 350 veicoli, da consegnarsi nel mese di settembre prossimo.

Secondo l'opinione dell'on. Ministro dei lavori pubblici, la Società avrebbe mancato al suo dovere, affidando all'estero, tanto la fornitura del 1881, quanto quella del 1883. Esaminerò brevemente anche questo appunto.

Quando si trattò la Convenzione del 28 aprile 1881, si tenne parola dell'industria nazionale, e si concordò di favorirla ad eque condizioni. Per tradurre in atto quest'accordo, non si trovò nulla di meglio che di pigliare l'articolo 41 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862, e di ripeterlo nella nuova, ove divenne l'art. 5, del quale l'on. Ministro diede lettura alla Camera. Quando poi si stabilì la definitiva redazione della Convenzione e si risolvettero le quistioni fino allora insolute, il che avvenne nel mese di aprile, il Ministro impose ed io accettai, senza osservazioni, l' obbligo di provvedere entro un anno 500 veicoli; e l' articolo 14, che contempla questo obbligo, è tal quale fu indicato dal Ministro.

Non si parlò in quell'occasione di affidare i 500 veicoli all'industria nazionale: nè io avrei potuto accettarne l'impegno, perchè in precedenza, cioè fin dal 26 marzo aveva stretto un compromesso colla Ditta Klett per una prima fornitura di 400 veicoli destinati alle costruzioni: compromesso ratificato dal Consiglio, dopo l' approvazione per legge della Convenzione 28 aprile 1881, insieme ad un supplemento di altri 300.

Di questo compromesso non feci mai alcun mistero, durante le trattative cogli ufficiali del Governo, cui esposi anche le ragioni superiori che mi avevano indotto a stringerlo; e più tardi, cioè il 12 settembre 1881, in una lettera diretta al Ministero dei lavori pubblici, che porta il numero 21,609, io citai la fornitura di 700 veicoli data alla Casa Klett di Norimberga, come una cosa conosciuta; nè il Ministero fece su tal proposito alcuna osservazione.

Se i 700 veicoli non fossero stati provvisti nel modo sopraespresso, ne avrebbero sofferto le costruzioni, ne sarebbe stato grandemente danneggiato il traffico; ed al Consiglio di amministrazione ed a me, che, uniti, dobbiamo rispondere della regolarità di tutti i Servizii di fronte al pubblico, sarebbero tornate di non sufficiente compenso le dichiarazioni dell'on. Ministro a favore dell'industria nazionale.

Mi resta ora a dare le ragioni, per le quali io credeva, e credo tuttora, che l'industria nazionale fosse impreparata a dare nel tempo debito i veicoli ordinati all'estero.

Mi basterà citare, a mia giustificazione, le stesse parole dell'on. Ministro, che riproduco testualmente: « Chieste » spiegazioni, fu accampata la necessità di eseguire im» mediatamente il patto della fornitura in un anno dei » 500 veicoli, e fu accampata la impossibilità nelle fab» briche italiane di provvedere a questo bisogno, stante » le commissioni ch'io stesso per l'Alta Italia aveva lar» gamente date per quel tempo alle nostre fabbriche. » *Ed era vero che difficilmente le nostre fabbriche in un* » *anno avrebbero potuto costruire questa sopraggiunta* » *di 500 vagoni e peggio ancora di 700* ». E se la fornitura difficilmente poteva farsi in un anno, come sarebbesi potuta consegnare in sette mesi, come urgentemente occorreva alla Società e come consegnò la Ditta Klett?

In quello stesso anno 1881 io diedi diverse forniture all'industria nazionale per conto delle Calabro-Sicule, e tra esse una di 351 veicoli ed un'altra di 200.

Il fornitore del primo contratto consegnò i veicoli con un ritardo medio di 154 giorni, e l' altro di 189 per veicolo.

Per le Calabro-Sicule, che la nostra Società esercita per conto del Governo, non si ebbero, come si vede, le forniture in tempo; ma si provvide al servizio, estendendo alle ferrovie Calabresi il rimedio già applicato con buon successo sulle Ferrovie dell'Alta Italia un anno prima, quello cioè di pigliare temporaneamente a nolo vagoni dall'estero. L'Alta Italia tenne per un anno, cioè dall'aprile 1880 all'aprile 1881. 500 di questi vagoni, dei quali ne cedette più tardi 200 alle linee Calabresi, che li tenne altresì per un anno. Il rimedio è, senza dubbio, eccellente ed anche spiccio, ma costoso; perchè, pagato a ragione di L. 2 al giorno, ciascun carro costò per un anno L. 720 di semplice nolo, ossia il sesto del valore di un veicolo, senza contare le spese accessorie, ciò che una Società non può fare.

La deficienza poi di materiale mobile sulle reti dello Stato nell'anno 1882, deficienza confermata dallo stesso on. Ministro, il quale, in aggiunta ai 2258 veicoli distribuiti fra i diversi Opificii nazionali col contratto del 28 ottobre 1881, riconosce nel suo discorso la urgente necessità di una nuova distribuzione di veicoli per altri 15 milioni, prezzo di una fornitura di 4000 vagoni circa, prova altresì che anche nel 1883 le Officine nazionali, dovendo provvedere a tanti bisogni delle reti dello Stato, si sarebbero trovate nell'assoluta impossibilità di consegnare i 350 veicoli dati al Klett, nel tempo strettamente necessario per soddisfare alle necessità del traffico sociale.

Mi resta ora a rispondere all' accusa di essersi la Società rifiutata a contribuire alla costruzione del treno Reale. Disse l'on. Ministro che le tre Società, dopo lunghi studii, hanno finalmente stabilito il tipo delle nuove carrozze, « e qualche tempo fa si trattava di farle costruire rispet» tivamente da ciascuna Società nelle proprie officine. » Però la Società delle Meridionali si oppone alla costru» zione di quelle carrozze, a meno che si facciano in America; » imperocchè, avendo adottato il tipo americano, così detto, » essa pensa che in Italia non si possano aver abbastanza » perfette...

« Io sono rimasto veramente mortificato delle opposi-

» zioni fatte dalla Società delle Meridionali, la quale vuole » che le carrozze sieno costruite in America, anche per » ragioni di minor prezzo. Ma questa è una questione » che io ho subito risoluta; imperocchè io rifiuto i doni » della Società delle Meridionali, e l'altro carro sarà co- » struito dalla Società delle Romane o dell'Alta Italia ».

Invece la cosa sta precisamente nei seguenti termini. La Commissione, radunata per concertare il progetto in massima del nuovo treno, stabilì che esso si componesse di cinque vetture del tipo americano e di due carri bagagli, e che se ne affidasse la costruzione all'Amministrazione dell'Alta Italia.

Avuta cognizione della presa deliberazione, che avvenne in gennaio scorso, scrissi al Presidente della Commissione per fargli presente che, adottandosi il sistema americano, sistema tutto speciale e che non presenta alcuna analogia colle costruzioni nostre, sembravami che le Officine d'America, che non fanno mai altro, avrebbero corrisposto meglio, più presto ed a minor prezzo. Soggiunsi che, trattandosi di far viaggiare con minor disagio le LL. MM., la mia proposta sembravami meritevole di esser presa in considerazione. Sarebbesi però riservato agli operaj nazionali l'incarico di eseguire le decorazioni del nuovo treno.

La lettera finiva con pregare il Presidente della Commissione di sottoporre le mie osservazioni ai Ministero *per le definitive sue deliberazioni.*

La mia lettera portava la data del 4 febbraio, ed il 4 corrente soltanto ricevei la nota n. 23,569-1391 del Ministero, colla quale si propone che il treno Reale sia costruito dalle tre Amministrazioni ferroviarie, assumendone ciascuna di esse una parte. A questa nota risponderò senza indugio, dichiarando che il Consiglio d'amministrazione della Società, nell'odierna sua adunanza (la prima dopo il ricevimento della nota ministeriale, ha unanimemente approvato di accettare la proposta del Governo. Non trattasi quindi di opposizioni ai disegni dell'on. Ministro dei lavori pubblici, e neppure di rifiuto a concorrere alla costruzione del nuovo treno Reale, ma di una osservazione puramente tecnica, e mia personale, alle conclusioni della Commissione istituita per concretarne il progetto.

Voglia gradire, la prego, onorevole Signore, i sentimenti della mia osservanza.

Il Direttore generale
della Società delle Strade Ferrate Meridionali
BORGNINI.

COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti del* 31 *marzo* 1883.

SIGNORI.

Vi abbiamo lungamente intrattenuti, nella precedente assemblea, del bilancio preventivo del 1882 e dei singoli elementi che lo componevano, inquantochè, a parte alcuni provvedimenti d'indole eccezionale, potendo esso considerarsi lo schema del bilancio normale della Compagnia, per tutto il tempo almeno in cui le sue condizioni di esistenza saranno basate sulla Convenzione col Governo del 1 maggio 1877, meritava di essere segnalato in modo speciale alla vostra attenzione, e la sua approvazione sanciva il programma della gestione sociale per l'avvenire.

Ora, il bilancio consuntivo dello stesso anno 1882, che presentiamo in questa assemblea al vostro esame, è la prima attuazione di quel programma; e voi troverete che, corrispondendovi nella sostanza e nei risultati, esso è meritevole dei vostri suffragi.

Nella gestione del 1882, la parte che diremo straordinaria consta quasi esclusivamente dell'emissione di 10,000 Obbligazioni, da voi autorizzata nell'assemblea del 30 marzo dello scorso anno; e dell'avviamento dato alla costruzione del tronco di ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci.

Col ricavo delle 10,000 Obbligazioni, che furono vendute al prezzo di L. 268, e che figurano nel bilancio 1882, diminuite della prima quota di ammortamento, fra il capitale imprestiti coll'indicazione 1ª emissione 1882, venne estinto il debito rimasto sul coste delle linee del 2° periodo; ed il rimanente destinato ad essere man mano erogato nel cuoprire impegni dipendenti da aumenti patrimoniali ed in opere straordinarie, ha servito intanto, come capitale circolante, per far fronte alle spese della gestione, riducendo così il bisogno ed il carico per la Compagnia di ricorrere a delle anticipazioni.

Riguardo al Golfo degli Aranci, abbiamo assicurato, di conformità alle vostre deliberazioni, che il costo della costruzione ed armamento completo non ecceda l'ammontare della garanzia di prodotto netto applicabile a quel tronco; e perciò, calcolatane la lunghezza in chilometri 23, e la corrispondente garanzia chilometrica in annue L. 340,400, abbiamo chiesta ed ottenuta autorizzazione di emettere 21,200 Obbligazioni, il cui servizio di interesse e di ammortamento uguaglia pure la detta somma. I lavori sono in corso, e procedono alacremente, tanto da potersi ritenere che entro pochi mesi il nuovo tronco sarà aperto all'esercizio; ed alle relative spese si provvede col graduale collocamento delle 21,200 Obbligazioni. Al 31 dicembre 1882, l'ammontare dei lavori e delle provviste è segnato nel bilancio in L. 1,263,758 59, e le Obbligazioni vendute figurano, sotto la rubrica di 2ª emissione 1882, in numero di 6,050, per l'importo di L. 1,680,250. La differenza fra questa cifra e quella delle spese rappresenta il fondo esistente presso il Tesoro, ed è compreso nella partita di L. 470,867.26 notata in bilancio colla indicazione: Finanze dello Stato - Conto corrente.

Oltre a ciò, nella parte straordinaria rimangono soltanto da notarsi alcuni lavori di ampliazione e di consolidamento nelle linee del primo e del secondo periodo, nonchè altre spese per istudii di nuove linee, che in complesso aumentarono il valore patrimoniale di . . . . . L. 170,849.57

A contrabilanciare l'aumento, notasi una diminuzione nei materiali e magazzeni di . » 137,286.38

La differenza di . . . . L. 33,563.19

fu coperta con parte del fondo rimasto sul ricavo delle 10,000 Obbligazioni, superiormente accennato.

A proposito di studii di nuove linee, dobbiamo informarvi che i progetti di massima di tutta la rete di ferrovie secondarie, di cui intendesi dotare la Sardegna, sono compiuti, e già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e che noi ci teniamo pronti a concretare col Governo gli opportuni accordi per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie medesime: accordi che, è ben inteso, subordineremo alla definitiva vostra approvazione. (V. *Notizie ferr. ital*).

Passiamo alla parte ordinaria del bilancio consuntivo 1882.

Nei prodotti delle linee dobbiamo lamentare una sensibile diminuzione, di fronte a quelli già tenui dell'anno precedente, e che erano stati presi a base delle nostre previsioni. — In media, i prodotti del 1881 furono di L. 3,900 il chilometro, mentre quelli del 1882 toccano appena le L. 3,724.52. Abbiamo, per conseguenza, un minore introito di L. 68,080, che, coperto in parte dalla garanzia di prodotto lordo, lascia però sempre una deficienza a carico della Compagnia.

Si opina che la maggiore esiguità dei prodotti debbasi attribuire alla scarsezza eccezionale dei raccolti, che fece del 1882 un'annata di vera carestia per la Sardegna. E noi vogliamo sperarlo; tanto più che ci fornirebbe argomento di un certo sviluppo nel movimento commerciale il fatto, che il trasporto merci ha dato nell'anno scorso maggiori prodotti che nel 1881; la grande deficienza es-

sendosi invece manifestata nel trasporto viaggiatori, che più direttamente risente e riflette le conseguenze delle mancate risorse.

Fortunatamente, uno dei primi articoli che si incontrano nella parte passiva del bilancio, quello cioè dell'aggio sull'oro, ci ha lasciato un risparmio sul preventivo di ben lire 40,000, colle quali si è potuto sopperire al *deficit* verificatosi nei prodotti, e ad un piccolo eccesso nella spesa per interessi e provvigioni.

Un'altra somma disponibile trovammo lasciata dal fondo stanziato per il servizio delle Obbligazioni Avevamo previsto di dover servire gli interessi di entrambi i semestri 1882 alle 10,000 Obbligazioni, di cui autorizzaste l'emissione nella precedente assemblea; ma invece, essendoci riuscito di ritardarne l'emissione, un solo semestre colla quota di ammortamento ebbesi a pagare nell'anno decorso; così lo stanziamento è risultato superiore alla spesa di lire 55,574.

Siccome, per altro, non trattasi nè di un provento, nè di un vero risparmio di spesa della gestione sociale, ma più propriamente di una risultanza del capitale imprestiti, abbiamo creduto conforme alle regole di sana amministrazione di applicare quelle L. 55,574 a cuoprire talune provviste e spese occorse nel 1882, le quali per loro natura avrebbero dovuto caricarsi, in parte sul residuo che serve da capitale circolante, come di sopra è detto, e in parte sul fondo di rinnovamento.

Per tal modo, coperte tutte le spese di esercizio, compreso il contributo alla Cassa soccorso e di previdenza e l'assegno alla famiglia Semenza, da voi autorizzati nell'assemblea dello scorso anno; lasciato intatto, nell'intero stanziamento di L. 300,000, il fondo di rinnovamento, che voi stabiliste; e soddisfatte le tasse riflettenti il reddito industriale, nonchè la circolazione delle Azioni, sempre di conformità alle deliberazioni della stessa assemblea; il bilancio del 1882 si chiude con un'eccedenza attiva di L. 1,320,878.84, corrispondente all'incirca agli utili indicati nel bilancio di previsione da voi approvato.

Con questo risultato si realizza l'intento, tanto lungamente vagheggiato, di rendere normale e in piede di uguaglianza il trattamento del capitale-Azioni della nostra Compagnia, mediante la distribuzione del cinque per cento annuale, sia alle Azioni di preferenza, sia alle Azioni ordinarie. Non può sicuramente dirsi che la retribuzione sia lauta per capitali impiegati nell'industria ferroviaria; ma, dopo le molteplici peripezie per le quali è passata la Compagnia delle Ferrovie Sarde, non si può nemmeno negare che sia argomento di alto conforto, e diremo anche di soddisfazione, l'avere, mercè una organizzazione regolare ed economica dei servizii e dell'amministrazione, stabilito un bilancio normale, che provvede prudentemente al presente ed all'avvenire, ed assicurato al capitale sociale l'annuo interesse del cinque per cento.

Ed ora che l'interesse è assicurato, non dimentichiamo le domande più volte sollevate nelle nostre assemblee, affinchè il pagamento dell'interesse stesso sia eseguito in rate semestrali, anzichè annualmente, conforme agli usi bancarii ed alle indicazioni portate dal testo delle nostre Azioni Già per l'anno 1882 l'interesse alle Azioni di preferenza fu pagato semestralmente, cioè al 1° luglio ed al 1° gennaio ultimi; ed appena la gestione sociale lascierà fondi che siano disponibili nel corso delle annate, non tarderemo ad usare uguale trattamento anche alle Azioni ordinarie.

Ai possessori di queste ultime Azioni avremmo desiderato di potere, nella presente occasione, annunziare la distribuzione, almeno in parte, della cauzione esistente in titoli di rendita presso la Cassa dei depositi e prestiti, ora ammontante, col residuo di interesse, a L. 448,729.33, secondo il prezzo di acquisto, e che è stata loro assegnata per deliberazioni delle precedenti assemblee. Ma, nonostante le nostre premure, non essendo ancora riusciti a togliere di mezzo tutte le pretese, in molti casi esorbitanti ed irragionevoli, degli espropriati e di coloro cui possano spettare indennizzi in conseguenza delle costruzioni del 2° periodo, il Governo non ha accordato lo svincolo e la restituzione di quella cauzione. Noi continueremo alacremente nelle pratiche, mercè le quali nutriamo fiducia di raggiungere presto l'intento.

Dopo di avervi così ragguagliati dell'esercizio della Società nell'anno 1882, non ci resta che presentarvi il *Bilancio preventivo* del 1883, il quale ha pure bisogno della vostra approvazione, a termini dei nostri statuti.

Nella compilazione del *Preventivo* per l'anno corrente, ci hanno servito di guida, come d'ordinario, le risultanze del *Consuntivo* dell'anno testè decorso: solamente abbiamo creduto di poter fare assegnamento in un piccolo aumento dei prodotti, per le stesse ragioni che ci fecero giudicare dipendente da motivi eccezionali e transitorii la diminuzione verificatasi nei proventi del 1882. Le cifre finali del *Preventivo* sono:

Entrata	. . . .	L. 7,839,600
Uscita	. . . .	» 6,515,884
Utile	. . .	L. 1,323,716

Concludendo, noi vi domandiamo:

1° di approvare, tanto il bilancio consuntivo del 1882, quanto il bilancio preventivo del 1883, che vi abbiamo presentati;

2° di approvare il pagamento eseguito alle Azioni di preferenza in due rate semestrali, al 1° luglio 1882 ed al 1° gennaio 1883, contro ritiro delle cedole num. 18 e 19, dell'interesse in ragione del cinque per cento netto, cioè di L. 6 25 in oro per ogni semestre, loro spettanti sugli utili sociali del 1882, risultati, come dal bilancio, in lire 1,320,878.84;

3° di deliberare che la parte corrispondente al cinque per cento di questi utili venga assegnata al Fondo di riserva;

4° di deliberare che col resto degli utili stessi sia pagato l'interesse cinque per cento netto alle Azioni ordinarie, in ragione cioè di L. 12.50 per ognuna, contro rilascio delle cedole num. 18 e 19 relative ai due semestri 1882;

5° di procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione, a termini degli statuti sociali, ed alla nomina di revisori o sindaci effettivi e supplenti, giusta le disposizioni del nuovo Codice di commercio.

Estratto del processo verbale dell' Assemblea.

1.° Dall'appello nominale fatto dal notaio sig. cav. Costantino Bobbio risultando constatata la presenza di n. 21 azionisti rappresentanti n. 22,711 Azioni, l'Assemblea è validamente e legalmente costituita, e viene invitata a scegliersi il proprio presidente.

Alcuni azionisti propongono di confermare nella persona del comm. Epaminonda Segrè l'incarico della presidenza, e tale proposta viene adottata dall'Assemblea all'unanimità, coll'astensione del Consiglio.

2.° Il segretario della Presidenza dà lettura della Relazione del Consiglio. In seguito viene letto il rapporto dei Sindaci; e sulle conclusioni conformi del Consiglio e dei Sindaci, l'Assemblea ad unanimità approva il Bilancio consuntivo del 1882 ed il Bilancio preventivo del 1883, essendosi astenuto il Consiglio.

3.° Riguardo al dividendo degli utili lasciati dall'esercizio 1882 in L. 1,820,878.84, l'Assemblea ad unanimità delibera:

1° di approvare il pagamento eseguito alle Azioni di preferenza in due rate semestrali, al 1° luglio 1882 ed al 1° gennaio 1883, contro ritiro delle cedole n. 18 e 19, dell'interesse in ragione del 5 p. 0[0, cioè di L. 6.25 in oro per ogni semestre, loro spettanti sopra detti utili;

2° che una parte corrispondente al 5 p. 0[0 degli utili stessi venga assegnata al Fondo di riserva;

3° che sul resto degli utili sia pagato l'interesse 5 p. 0[0 netto alle Azioni ordinarie, in ragione cioè di L. 12.50 per ognuna, contro rilascio delle cedole n. 18 e 19 relative ai due semestri 1882.

4.° Sulla richiesta di due azionisti, se e per quale epoca le L. 25,000 di rendita italiana, esistenti in deposito presso

il Governo, potranno essere svincolate e distribuite fra i portatori delle Azioni comuni (*Classe B.*), e se infrattanto vi potesse essere convenienza di rilasciare ai portatori stessi un titolo provvisorio (*Warrants*), il Presidente dichiara che vi ha fondata ragione per ritenere che la somma rappresentata dalla rendita suddetta sarà svincolata e potrà distribuirsi, in una o più rate, alle Azioni comuni entro breve tempo, e che perciò non sarebbe giustificata la creazione di un titolo speciale. I richiedenti si dichiarano soddisfatti.

5.° L'azionista Evan Morris (inglese), avendo di recente visitata la Sardegna e percorse ripetutamente le linee sociali, prende la parola per esternare all'Assemblea la sua piena soddisfazione per la perfetta costruzione di quelle linee, per lo stato lodevolissimo in cui sono mantenute, e per la regolare ed intelligente organizzazione del loro esercizio.

6.° L'Assemblea delibera che l'Ufficio di sindacato, a termini del nuovo Codice di commercio, sia costituito di tre Sindaci effettivi e di due Supplenti, e che il corrispettivo da assegnarsi all'Ufficio medesimo sia di annue L. 2,500 in complesso.

7.° Il Presidente fa notare che la disposizione dell'art. 29 degli statuti sociali relativo alla cauzione dei Consiglieri soddisfa alle prescrizioni dell'art. 123 del nuovo Codice di commercio, applicato anche alle Società preesistenti, e perciò non occorre veruna deliberazione in proposito. Invita quindi l'Assemblea a procedere alla nomina dei Consiglieri e dei Sindaci.

8° Vengono rieletti per un biennio i Consiglieri scadenti di carica, signori: comm. ACHILLE GRIFFINI — JOHN YOUNG — THOMAS BARNES. — Vengono eletti a Sindaci per l'anno 1883 i signori: FERDINANDO WALLOP — avv. LUIGI BONGHI — cav. I. DE BENEDETTI; ed a Supplenti per lo stesso anno i signori: OTTOLENGHI SAMUELE — RAMASSO ADOLFO.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il giorno 9 del corrente mese, presso il R. Commissariato per le ferrovie dell' Alta Italia in Milano, fu tenuta una Conferenza allo scopo di stabilire, fra le Amministrazioni interessate, le modificazioni che nella prossima stagione estiva converrà introdurre negli attuali orarii delle Strade ferrate dell' Alta Italia e della Società del Gottardo, delle Diligenze italiane e svizzere, e delle corse sui Laghi Maggiore, di Como e Lecco, per avere comode coincidenze nei punti di transito, Chiasso, Luvino, Colico, Como, Lecco, Locarno ed Arona.

Erano presenti alla Conferenza: Pel Ministero dei lavori pubblici, i signori comm. Bussi R. Commissario per l' esercizio, ed il cav. Salivetto capo-sezione alla Direzione generale delle Poste: per le Strade ferrate dell' Alta Italia, i sig. comm. Barbavara, comm. Ponzone e cav, Vismara; per le Poste svizzere, il signor Stäger: per la Strada ferrata del Gottardo, il signor Siegfried ispettore in capo dell' esercizio; per la navigazione sul Lago Maggiore, il sig. Cesare Mangili; per la navigazione sui laghi di Como e di Lecco, i signori marchese Trotti e Daniotti, consigliere d'amministrazione il primo e direttore della navigazione il secondo.

Presiedeva la Conferenza il R. Commissario per l' esercizio comm. Bussi, e faceva le funzioni di segretario l' ing. cav. De Casa, sotto-Commissario per le ferrovie.

Il processo verbale della Conferenza e la tabella delle corrispondenze concretate nell' adunanza furono trasmessi al Ministero dei lavori pubblici per la sua approvazione.

✂

Il 17 maggio p. v, si riprenderanno in Milano le conferenze fra gli ingegneri delle Strade ferrate italiane per esaminare i tipi del materiale mobile e le migliorie da introdursi nel medesimo.

✂

Ci informano da Parma che il primo tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Parma e Fornovo, della lunghezza di 24 chilometri, si troverà pronto per essere aperto all'esercizio verso la fine del prossimo maggio. Presentemente si lavora con grande alacrità intorno all'armamento, e si spera di ultimarlo prima della metà del detto mese.

✂

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici uno schema di Convenzione da stipulare colla Società del *tramway* a vapore Lonigo-Cologna Veneta per lo scambio delle merci fra il detto *tramway* e la Stazione di Lonigo.

✂

Sappiamo che l' Amministrazione suddetta ha dato istruzioni al personale all' uopo delegato, di mettersi d'accordo coll'ingegnere governativo dirigente i lavori di costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, affine di concretare il progetto di ampliamento della Stazione di Monselice, reso necessario per l' innesto nella medesima della linea preindicata.

✂

Il giorno 13 del corrente, al 1° esperimento d'asta per l'appalto dei lavori pel tronco della ferrovia Legnago-Monselice, compreso fra Este e Montagnana, non si presentarono concorrenti, ed in conseguenza l'asta andò deserta. Essa si ripeterà il 26 corr. — Il tronco ha la lunghezza di 16 chilometri, e la relativa spesa a base d'asta rileva a L. 638,000.

✂

Crediamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito a quanto il Ministro dei lavori pubblici ha dichiarato in Parlamento, concederà alla Ditta Tassara di Voltri, a trattativa privata, la fornitura delle molle occorrenti per il materiale delle linee complementari.

✂

Ci scrivono da Salerno che, in causa della cattiva stagione avutasi durante lo scorso mese di marzo, i lavori del tronco di ferrovia da Ogliastro ad Agropoli (linea Battipaglia-Castrocucco) hanno subito un ritardo nella loro ultimazione. Ora però che la stagione si è alquanto rimessa, si lavora attivamente per guadagnare il tempo perduto e far sì che nella prima quindicina di maggio il tronco predetto possa trovarsi in condizione d' essere aperto all' esercizio.

Anche sul tronco precedente, da Battipaglia ad Ogliastro, il cattivo tempo ha impedito il compimento dei lavori, i quali furono altresì danneggiati dalle piene del Sele. Tuttavia, se non continueranno le intemperie deplorate nello scorso mese ed in principio

del corrente, anche questo tronco potrà essere aperto all'esercizio contemporaneamente a quello successivo sino ad Agropoli.

✂

L'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Rocca di Corno a Rieti, della ferrovia Aquila-Rieti, ebbe parimenti ostacolo dalla cattiva stagione, per quanto riflette le opere allo scoperto. Il lavoro in galleria è però proceduto e procede con molta attività. Delle 16 gallerie comprese nel progetto, 14 sono già perforate, cioè 7 in piccola sezione, 3 in calotta e 4 in escavo completo.

Nello scorso mese si è incominciato l'armamento del tronco Castel Sant'Angelo-Rieti, e se ne è posato per una lunghezza di m. 800.

La spesa fatta nel mese di marzo per lavori e provviste ammonta a L. 280,000, ed a L. 7,200,000 quella incontrata dall'incominciamento dei lavori fino al 1° aprile corr. Durante il marzo predetto, furono in media impiegati 2,200 operaj.

✂

Ci informano da Cosenza che quella Camera di commercio si è rivolta al Ministro di agricoltura, industria e commercio per interessarlo a far pratiche presso il suo collega dei lavori pubblici, affinchè sia data mano ai lavori di costruzione della ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena, inscritta nella 2.a categoria delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

✂

Il giornale *La Lombardia* del 4 corrente ha pubblicato un articolo tendente ad intaccare l'onorabilità della Compagnia *The Westinghouse Brake Company Limited* di Londra, articolo tradotto dal giornale inglese *The Railway Engineer*.

Ora possiamo annunciare che, avendo la Compagnia Westinghouse intentato processo di diffamazione al detto giornale inglese, questo venne condannato a pubblicare nel mese un articolo di scusa.

Non mancheremo di occuparcene, appena sarà pubblicato.

✂

L'Ufficio del Genio civile di Catania ha completato e presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la costruzione del 2° tronco della linea di 3ª categoria da Valsavoia a Caltagirone, compreso fra la Stazione di Leone e quella di Scordia.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 3,562, e nel suo andamento planimetrico è ripartito in m. 898 di tratti in curva ed in m. 2,664 di allineamenti retti. Il raggio minimo delle curve è di m. 400.

Quanto all'altimetria, la lunghezza del tronco è suddivisa in m. 550 di tratti orizzontali, in m. 2,652 di livellette in ascesa ed in m. 360 di livellette in discesa. La pendenza massima è del 33 per mille.

La sezione trasversale della strada è di m. 4 da ciglio a ciglio.

Le opere d'arte progettate per l'attraversamento dei corsi d'acqua sono in numero di 8, delle quali 1 di m. 3 2 di m. 1.50 e 5 di m. 1.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia, sono proposti 4 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada, sono progettate 3 case cantoniere doppie.

Lungo il tronco è prevista una sola Stazione, cioè quella di Scordia, nella quale saranno da costruirsi un fabbricato pei viaggiatori, i cessi, un magazzeno merci con piano caricatore, e 2 garette per sviatoi.

L'armamento del tronco sarà formato con rotaie di acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di 25 chilogrammi per metro corrente.

Dall'appalto è esclusa la provvista del materiale metallico occorrente per armare la strada, nonchè i meccanismi fissi delle Stazioni.

La spesa complessiva dei lavori per la costruzione del tronco ammonta a L. 342,000, delle quali L. 230,000 per opere da appaltare, e L. 112,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, imprevisti ecc.

✂

Ci scrivono da Milano che dal Ministro dei lavori pubblici venne emesso il decreto che approva la spesa di L. 27,000 per la costruzione di un magazzino merci P. V. nella Stazione di Calolzio;

Id. di L. 224,120 per l'acquisto dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano di 24 carrozze per treni locali;

Id di L. 44,000 per il raddoppiamento di binario fra le Stazioni di Rubiera e Modena, sulla linea Piacenza-Bologna;

Id. di L. 182,160 per ampliamento della Stazione di Mortara.

Il Ministero medesimo approvò in linea tecnica il progetto dei lavori per la costruzione di una tettoia metallica nella Stazione di Vercelli.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni, prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 9 al 14 corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti relativi:

All'ampliamento della Stazione di Mangano nella ferrovia Messina-Siracusa;

All'ampliamento della Stazione di Pracchia nella ferrovia Bologna-Pistoia;

Alla costruzione di un fabbricato viaggiatori e locali annessi nella Stazione di Chiavari, lungo la ferrovia Genova-Spezia;

All'allungamento del binario d'incrociamento nella Stazione di Vergato, lungo la ferrovia Bologna-Pistoia.

Fu pure approvato il progetto di massima per una ferrovia economica a sezione ridotta da Rimini a Mercantino di Talamello.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua adunanza dei 14 corr. prendeva, fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni.

I. Approvava i lavori seguenti:

a) Completamento della massicciata fra le Stazioni di Palidoro e Severa;

b) Costruzione di un binario provvisorio per incrociamento dei treni ad Orciano;

c) Sistemazione del servizio merci G. V. a Roma;

d) Spurgo dei fossi nelle trincee della linea S. Severo-Civitavecchia;

e) Lavori sul fiume Esino a difesa della linea Foligno-Falconara;

f) Restauro dei tetti delle Officine del Deposito locomotive a Livorno;

g) Sistemazione dei binari nelle Stazioni di M. Rotondo, Stimigliano e Borghetta.

II. Aggiudicava la prima parte dei lavori per la nuova Stazione di Trastevere in Roma.

III. Approvò una modificazione alla tariffa pei trasporti di paglia in servizio dello Stato Germanico, passandoli dalla 6.a alla 10.a classe.

IV. Approvò infine l'acquisto di m. c. 24,000 di ghiaia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — I fogli romani recano che, in previsione dell'affidamento all'industria privata dell'esercizio ferroviario, il quale potrebb' essere deliberato dal Parlamento, si è costituito in Roma un gruppo bancario per assumere la gestione delle ferrovie che dovrebbero formare la rete centrale.

Tale gruppo, a cui appartengono alcuni signori del patriziato romano, ha già presentato le sue proposte al Ministro dei lavori pubblici, il quale ha dichiarato che, a condizioni uguali, le preferirà sempre a quelle che vengano dall'estero.

Come si vede, i capitalisti italiani non stanno colle mani alla cintola; fu già annunciato che un gruppo di questi, i quali fanno capo alla Società Veneta di costruzioni diretta dal Breda, si sono riuniti per deliberare sul modo di costituirsi in potente Società ed assumere l'esercizio d'una delle reti ferroviarie.

Riduzioni di tariffe. — Le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali si sono messe di accordo per concedere, nella circostanza delle feste che avranno luogo in Roma per l'arrivo del Duca di Genova e della Duchessa sua sposa, le seguenti riduzioni di tariffa, cioè:

da 1 a 80 chilometri	30 p. 0/0
» 81 a 150 »	35 »
» 151 a 300 »	40 »
oltre 300 »	45 »

I biglietti ridotti da concedersi avranno la validità di 10 giorni, con diritto di fermata ai transiti.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — L'incanto simultaneo tenutosi il 3 corr. essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 1° maggio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura delle traversine, posizione in opera dell'armamento e del materiale fisso, distendimento del secondo strato di massicciata, fornitura e collocamento in opera dei pali di declività e chilometrici lungo i due primi tronchi della ferrovia Zollino-Gallipoli, compresi fra la Stazione di Zollino e il chilom. 17 + 300, per la presunta somma di L. 163,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di un mese pel primo tronco, e di un mese e mezzo pel secondo tronco, colla decorrenza indicata nell'art. 37 del Capitolato.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 8,000, ed in L. 16,300 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie interprovinciali venete. — Tra i rappresentanti del Consorzio interprovinciale Padova, Treviso e Vicenza, e della Provincia di Vicenza, coll' intervento della Società Veneta che continua nell'esercizio delle ferrovie, seguì il 16 corr., presso la Prefettura di Vicenza, l'atto definitivo della consegna delle strade ferrate Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Vicenza-Thiene-Schio allo Stato.

Il Consorzio ferroviario continua a sussistere per l'amministrazione del prezzo del riscatto, che, completato dal contributo delle Provincie, è devoluto al pagamento degli interessi ed ammortamento dei prestiti contratti per la costruzione delle strade ferrate interprovinciali.

E, sebbene non ancora seguìta su ciò una definitiva sistemazione, in massima però il Governo si è pure dichiarato propenso alla continuazione, per conto dello Stato, dell'Ufficio di controllo-prodotti, che è già passato alla dipendenza del R. Commissariato delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ponte sul Po a Borgoforte. — In relazione a quanto abbiamo già annunciato, leggiamo nell' *Arena* di Verona:

Ultimata la costruzione di due robusti castelli di legno lateralmente alla pila caduta nel decorso mese di ottobre 1882 del ponte ferroviario a Borgoforte, il 12 corr. vennero effettuate le prove di resistenza dei castelli stessi, e specialmente delle due travate metalliche, le quali, per l'attuale posizione dei due nuovi appoggi, portano che per molte barre del traliccio il lavoro è in senso inverso, e cioè: che quelle prima soggette alla tensione, ora sono compresse, e viceversa per le altre.

Per le osservazioni statiche si adottarono 12 micrometri moltiplicatori (inventati dall'ing. cav. Castigliano), coi quali esperimentato il lavoro di resistenza delle singole membrature più soggette alla flessione ed alla compressione, si ottennero risultati tanto soddisfacenti, da poter, senz'altro, riaprire all'esercizio il ponte stesso.

Difatti, venne già disposto che il 15 corr. cessasse il trasbordo e venisse effettuato il passaggio dei treni viaggiatori e merci a grande e piccola velocità, ben inteso a passo d' uomo fino a tanto sia ricostruita la pila in muratura.

Alle dette prove assistevano i seguenti ingegneri:

da Milano, del Servizio centrale dei lavori, i sig.: commendatore Mantegazza, cav. Rossi e Castigliano;

da Verona, della Divisione, i sig.: cav. Fuà, Franco, Viola, Borgatti, Levi, Turola e Forlani;

dalle Sezioni di Mantova, Brescia, Udine, Venezia, Treviglio, i sig.: Casmacini, Dallamano, Quadrio, Sandrini, Bogni, Neri, Monti e Viterbi.

Erano pure psesenti alle prove, in rappresentanza dei rispettivi Servizii:

pel R. Commissariato, l'ing. De Casa;

per la Società concessionaria, l'ing. Viatto,

pel Traffico, l'ispettore cav. Legrenzi;

per la Ditta costruttrice Cottrau di Napoli, il prof. Loria e l'ing. Fergola.

Si chiude con un particolare e ben meritato elogio agli ing. cav. Bottari e Bongiorni, che diressero e sorvegliarono i lavori, ai quali in gran parte è dovuto l'ottimo risultato.

— Un avviso della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia annuncia che col 15 corr. venne ripreso sul ponte e sulla linea il regolare servizio.

Ferrovia Asti-Acqui-Genova. — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 10 corr., deliberò di proporre al Consiglio comunale, previo avviso della Commissione per le ferrovie, il concorso di L. 200,000 nella spesa di costruzione della ferrovia Asti-Acqui-Genova, da pagarsi in venti annualità di L. 10,000 caduna.

— La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 12 corrente, deliberò di proporre al Consiglio, per la detta ferrovia, un concorso, per parte della Provincia, di L. 25,000 per venti anni.

Il Consiglio provinciale sarà in breve convocato per deliberare, non appena la Commissione delle opere pubbliche abbia emesso il suo parere in proposito.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Il Consiglio direttivo del Comitato promotore per la ferrovia Genova-Borgotaro pel Monte Penna, nella sua adunanza del 13 corr., deliberava di invitare tutte le Provincie, Camere di commercio, Comuni ed altri enti, cui potesse interessare la costruzione della suddetta ferrovia, ad affermare chiaramente, mediante apposita deliberazione, il comune desiderio di vederla sollecitamente costrutta.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — La *Gazz. Piem.* annuncia che vennero disarmate le tre arcate del nuova ponte sul Gesso, che deve servire alle due ferrovie di Mondovì e di Nizza.

Quest'opera d'arte, di difficilissima costruzione, perchè in curva di 200 metri di raggio e colle vôlte a pianta trapezia, è riuscita discretamente, meno un lieve abbassamento alla chiave dei due primi archi.

È quasi ultimato il primo tratto della ferrovia tra l'anzidetto ponte e la strada provinciale di Mondovì.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Il barone Vautheleret, concessionario del primo tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia (tronco Cuneo-Boves-Borgo-San Dalmazzo), ha ceduto la sua concessione, salvo alcune riserve che gli lasciano ancora dei diritti, al sig. Vigna Francesco, che fu già costruttore di quasi tutti i sub-diramatori del canale Cavour nella Lomellina e del ponte sul Gesso da Cuneo a Borgo San Dalmazzo. Il 16 corr. il sig. Vigna ed il barone Vautheleret sono partiti per esaminare il tronco da costruirsi. I lavori verranno incominciati al più presto, ed è certo che così potranno essere terminati nel tempo prescritto.

Ferrovia Bricherasio-Barge. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 5 corr., ha preso la seguente deliberazione:

Ai termini dell'art. 44 della legge sui lavori pubblici e 10 della legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle linee complementari, ha approvato le deliberazioni dei Consigli comunali di Bricherasio, Campiglione, Fenile, Bagnolo e Barge, consistenti nell'esclusione del Comune di Pinerolo dal far parte del Consorzio per la costruzione della ferrovia Bricherasio-Barge, mediante il sussidio a fondo perduto di lire 60 mila.

Ferrovie dell' Alta Italia — La Direzione dell' esercizio ha pubblicato quanto segue:

In seguito a comunicazioni avute dalle Ferrovie Parigi, Lione al Mediterraneo, si avverte il pubblico che le disposizioni contenute nello' avviso del 22 gennaio corrente anno, in quanto concerne i trasporti a P. V. di merci, veicoli e bestiami diretti a Ginevra ed oltre, sono abrogate.

I trasporti a P. V. per Ginevra ed oltre saranno quindi diretti senza condizione alle loro destinazioni per la via normale, come avanti l'interruzione del tratto di linea Bellegarde-Collonges.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato:

La Stazione di Torino Succursale, a cominciare dal 1° maggio p. v., sarà ammessa al servizio interno e cumulativo italiano pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità.

Le distanze da computarsi per la tassazione dei trasporti da e per la Stazione di Torino Succursale, saranno:

per la Grande Velocità, quelle stabilite per Torino Succursale;

per la Piccola Velocità, quelle stabilite per Torino Porta Susa.

Per le spedizioni a Piccola Velocità, oltre alle tasse conteggiate come sopra in base alla distanza per Torino Porta Susa, sarà applicata una sopratassa di cent. 20 per tonnellata, arrotondata di cinque in cinque centesimi.

La detta sopratassa, quantunque sia da esporsi sui documenti di trasporto distintamente dalle altre tasse, pure sarà con queste riscossa a partenza od in arrivo, secondochè le spedizioni saranno eseguite in affrancato od in assegnato.

Nella Stazione di Torino Succursale, il carico e lo scarico delle merci a Piccola Velocità è riservato all'Amministrazione ferroviaria; ne rimangono però escluse le merci alla rinfusa, oggetto dell' annotazione n. 2 contenuta nella Tariffa speciale n. 28, il carico e lo scarico delle quali saranno sempre eseguiti a cura e spese dei mittenti e rispettivamente dei destinatarii.

Fino a tanto che la Stazione di Torino Succursale possa essere ammessa a corrispondere direttamente coll'estero nei varii servizi internazionali, essa resta autorizzata a funzionare per tali trasporti quale Ufficio di corrispondenza colla Stazione di Torino Porta Susa. Accetterà quindi le spedizioni per l'estero, ma i documenti di trasporto dovranno portare quale Stazione di partenza: Torino Porta Susa, la quale, dal suo canto, inoltrerà alla Stazione di Torino Succursale le spedizioni che, per tale località, vi giungeranno dall'estero.

Ai trasporti di cui sopra, in destinazione od in provenienza dall'estero, oltre alla sopratassa dei 20 cent. per tonnellata, non verranno applicati che i prezzi normali stabiliti per Torino Porta Susa.

Ferrovie complementari Sarde. — Ecco le deliberazioni prese testè dalle Deputazioni e dai Consigli provinciali di Cagliari e Sassari, a cui accennammo nel numero precedente:

La Deputazione provinciale di Cagliari deliberò:

« 1° che, nelle condizioni speciali dell'isola, sia da escludersi qualunque concorso da parte dolla Provincia per la costruzione delle linee secondarie;

« 2ª che le linee da costruirsi siano:

Cagliari-Isili sino a Sorgono, Bosa-Macomer, Nuoro-Tortolì, Iglesias-Monteponi (quest' ultima a scartamento normale);

« 3° che si dia la precedenza alla costruzione della linea Cagliari-Isili-Sorgono ».

La Deputazione provinciale di Sassari deliberò:

« 1° che la Provincia non debba assumere a suo carico alcuna quota di concorso, tanto nelle spese di costruzione ed armamento, che di esercizio;

« 2° che si facciano voti al Governo perchè, per questo rifiuto imposto soltanto dalla condizione eccezionale della Sardegna, non voglia abbandonare o procrastinare il generoso proposito di dotarci delle nuove linee, rendendo intanto sentite grazie per il buon volere che addimostra di migliorare lo stato in cui versa l'isola;

« 3° che, ove per il predetto rifiuto, il Governo abbandonasse l' idea per le ferrovie secondarie, si facciano voti allo stesso, perchè spenda, a vantaggio della provincia e dell'isola, quella stessa somma, destinata alle strade ferrate, in opere di colonizzazione, bonifiche, istruzione agraria od altro, per chiamarla così a vita novella ed a migliori destini;

« 4° che, persistendo nell'idea di costrurre le linee proposte a seconda del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia la linea Birori-Nuoro prolungata fino al mare;

« 5° che, in primo luogo, sia costrutta la linea interprovinciale Bosa-Nuoro, o Bironi-Nuoro; ed in secondo luogo le altre Sassari-Alghero, Chilivani-Ozieri, Monti-Tempio ».

Il Consiglio provinciale di Cagliari rifiutò il concorso nella spesa per la costruzione delle ferrovie secondarie.

Il Consiglio provinciale di Sassari, dopo quattro sedute, deliberò di concorrere nella costruzione delle linee secondarie, accollandosi l'espropriazione dei terreni necessarii, stabilendo il concorso per due terzi a carico de Comuni interessati. Approvò le linee proposte dal Ministero, come pure Nuoro-Orosei-Chilivani-Sorgono.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Luzerner Tagblatt* propugna in oggi la costruzione di una nuova linea ferroviaria sulla sponda sinistra del lago dei Quattro Cantoni, da Lucerna ad Erstfeld. Qualora si avesse a stabilire una unione diretta sotto il Seelisberg fra Beggenried e Bauen, si otterrebbe un vantaggio di 8 chilometri sulla linea della sponda destra. L'abbreviamento virtuale, in seguito a favorevoli circostanze di elevazione, potrebbe raggiungere anche i 12 chilometri. Secondo l'autore del progetto, la Società del Gottardo dovrebbe abbandonare la linea Lucerna-Immensee; ed invece di collocare il doppio binario, che presto sarà reso necessario sulla linee della sponda destra, dovrebbe costruire la linea sulla sponda sinistra. Le spese per la nuova linea sono calcolate a 16 milioni di franchi.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio degli Stati, nella seduta del 12 corr., all' unanimità e senza discussione, accordò il trapasso della concessione della ferrovia stradale da Ponte Tresa fino al confine italiano presso Fornasette Luino), dalla Banca della Svizzera Italiana alla Società Navigazione e Ferrovia pel Lago di Lugano.

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 12 corr. al Consiglio federale svizzero, il sig. *Guendo*, unita-

mente a 9 altri deputati vodesi, presentò una domanda di interpellanza circa la ferrovia del Sempione, redatta nel seguente tenore:

« Il Consiglio federale è invitato a fornire degli schiarimenti sopra i punti seguenti:

a) Sono stati presentati al Consiglio federale in via officiale i piani definitivi concernenti il passo alpino del Sempione?

b) A qual punto si truoano le trattative colla Francia e coll'Italia per rispetto a questa linea?

c) Ha il Consiglio federale l'intenzione di appoggiare presso questi due Stati colla sua influenza morale la costruzione del tunnel del Sempione? ».

— Un telegramma da Berna, 16, reca:

Ruchonnet, presidente della Confederazione, rispondendo alla suddetta interpellanza, annunziò al Consiglio federale che i piani dei nuovi studii vennero trasmessi ai Governi di Francia e d'Italia, chiedendo quale attitudine questi intendano prendere per l'esecuzione.

I Ministri svizzeri a Roma ed a Parigi sono incaricati di soggiungere verbalmente, che la Svizzera è pronta a trattare in una Conferenza internazionale, allorchè gli Stati interessati faranno conoscere le loro intenzioni.

Disastro in America. — Un terribile disastro accadde, non ha guari, sopra una delle linee della Pensilvania. Quando il treno passava presso Cresson, in una delle vetture Pullman, denominata *Licking*, si sviluppò un improvviso incendio. Si suppone che esso sia stato cagionato dallo scoppio di una lampada e dall' olio bollente lanciato in ogni direzione.

Il fatto avvenne nel cuore della notte, mentre i viaggiatori erano immersi nel sonno ed il treno progrediva rapidamente. Fortunatamente, il treno era provvisto del freno automatico Westinghouse, manovrantesi da ogni veicolo; e dopo essersi tentato invano di segnalare il pericolo al macchinista col vecchio sistema del campanello, venne applicato alla Pullman stessa il freno, per cui in pochi secondi si potè arrestare il convoglio.

Il *Railway World* di Filadelfia, dal quale togliamo la notizia, soggiunge:

« Questo fatto dimostra quanto sia utile e necessaria l'applicazione ad ogni convoglio del freno automatico Westinghouse, e fornisce nuova prova della sua potenza e della saggezza dalla Direzione della Pensilvania Railroad nel provvederne su larga scala le sue linee ».

È stato constatato che, quando il fuoco fu scoperto sulla *Licking*, alcuni viaggiatori spinsero il campanello d'allarme, ma esso non diede il desiderato segnale di fermata; ed allora qualcuno del personale del treno, applicando subito al convoglio il suddetto freno, fece sì che il treno si fermò, ed i viaggiatori, precipitandosi fuori della Pullman, furono ricoverati in altra vettura. La *Licking*, ch' era in coda al convoglio, venne subito isolata, e si bruciò completamente in venti minuti dacchè si era manifestato il fuoco. La perdita principale degli sfortunati viaggiatori fu una buona parte dei loro bagagli, valori e persino vestiti.

La *Gazzetta commerciale di Pittsburg* soggiunge che il treno arrivò in città con mezz'ora di ritardo, e che i passeggeri, rimessi dal terrore sofferto, e dopo il *déjeuner*, votarono unanimi ringraziamenti al guarda-freno Moore, al conduttore Heacock ed al facchino Fisher, per la prontezza ed energia con cui si adoperarono a salvare loro la vita e le proprietà. Essi lodarono specialmente l'intrepidezza del Moore, che ritornò tra le fiamme per assicurarsi che tutti i viaggiatori fossero in salvo.

È evidente che, se il treno non fosse stato provvisto del freno automatico, lo straordinario accidente avrebbe probabilmente avuto terribili conseguenze.

I carri Pullman possono quindi aggiungere un'altra garanzia di sicurezza alle molte per cui sono ricercati, adottando il freno automatico Westinghouse, ch'è adottato oramai da oltre un centinaio di ferrovie di questo ed altri paesi.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro romano. — La Commissione municipale di Roma, esaminati i provvedimenti presentati alla Camera dal ministro Berti pel bonificamento dell' Agro romano, propose al Consiglio comunale le seguenti conclusioni:

« 1. Che la bonificazione idraulica debba precedere la bonificazione agraria.

« 2. Che, rispetto alla salute pubblica, si riterrà per buona ogni coltura che non darà luogo a ristagni d'acqua, e che sarà eseguita razionalmente.

« 3. Che i proprietarii della zona da bonificarsi debbano essere lasciati liberi nella scelta fra l'espropriazione o la esecuzione ex-ufficio dei lavori.

« 4. Che, a tutela della salute pubblica, degli operaj e dell'agricoltura stessa, è necessario un Regolamento o Codice di polizia rurale.

« 5. Che per lo sviluppo dell'agricoltura è necessaria la costruzione di una bene intesa rete stradale, che renda facili e comode le comunicazioni ».

La Commissione era composta dei consiglieri Piacentini, Lavaggi, Borghese, Mazzoni e Ceselli, relatore.

Il Consiglio comunale, nella seduta del 12, ne approvò le proposte, dopo breve discussione.

— La Commissione parlamentare, incaricata dell' esame del suddetto progetto di legge, elesse a relatore l'on. Peruzzi, che attende alacremente a preparare la sua Relazione.

Infortunii degli operaj sul lavoro. — La Commissione parlamentare per l' esame della legge sulla responsabilità civile dei padroni ed imprenditori venne composta degli on. Mazziotti, Matteo, Lanzara, Chimirri, Filì Astolfone, Luzzatti, Novi-Lena, Tondi, Bonacci e Trompeo. Essa ha nominato presidente l' on. Trompeo, e segretario l'on. Mazziotti.

— La Commissione per la Cassa di assicurazione pegli operaj riuscì composta degli on.: De Setr, Giolitti, Chimirri, Luzzatti, Arisi, Codronchi, Gagliardo, Martelli Bolognini.

Ufficii telegrafici. — Il 7 corr. in Cavaso (prov. di Treviso), ed il 9 in Marina di Patti (prov. di Messina), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia sottomarina. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 25 marzo u. s., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M:

« Secondo la Convenzione stipulata il 16 gennaio 1862 fra l'Italia e la Turchia, corre l'obbligo al Governo della M. V. di tenere in buono stato di comunicazione il cavo telegrafico sottomarino fra Otranto e Valona di Albania.

« Essendosi testè verificato in quel cavo dei guasti che lo hanno interrotto, è indispensabile procedere d' urgenza alle necessarie riparazioni, sia per adempiere all'impegno assunto con detta Convenzione, sia per evitare che le corrispondenze telegrafiche coll'Oriente prendano altre vie, con danno dell' Erario

« A tale effetto occorrerebbe poter disporre immediatamente della somma di L. 85,000, ma gli stanziamenti fatti pel bilancio del Ministero dei lavori pubblici non offrono margine per provvedere a tale straordinaria emergenza.

« Per questi motivi, il Consiglio dei Ministri, riconosciuta la convenienza di valersi della facoltà concessa al Governo dall'art. 32 della legge di Contabilità generale, deliberò di procedere ad un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 85,000, da inscriversi in un nuovo capitolo col n. 116*bis*, e colla denominazione: *Riparazioni alla linea telegrafica sottomarina fra Otranto e Valona d'Albania*, dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici del 1883.

« In coerenza a tale deliberazione, il riferente si onora rassegnare all'approvazione della M. V. il seguente decreto.

(*Segue il testo del Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge*).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbe nella scorsa settimana, mercato degno di particolare menzione. Le Azioni delle Meridionali vennero trattate a 466 e 462.50. Qualche accenno di risveglio fu dato dalle Palermo-Trapani a 267 *ex coupon*, quelle della prima emissione, ed a 272 le altre di seconda.

CONVOCAZIONI

Società delle Ferriere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corrente in Roma, sede sociale (via Plebiscito, 107), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci sul bilancio 1882 e relative deliberazioni, per disposizioni conformi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Banca industriale commerciale Sarda. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente in Cagliari (Borsa), per udire il rapporto della Commissione eletta dall'assemblea il 27 marzo p. p., e deliberare sulle proposte della medesima, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Condotta di acque potabili in Torino. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 29 corrente in Torino (via Arsenale, 31) per la relazione del Comitato di Direzione e dei revisori dei conti pel 1882, per approvazione della relativa gestione, per disposizioni conformi al nuovo Codice di commercio, per elezione di consiglieri e sindaci, per deliberazione su lavori straordinarii proposti, e per provvedimenti di fondi per la condotta d'acqua da San Ambrogio.

Società anonima della Strada ferrata da Torino a Pinerolo con prolungamento a Torre Pellice — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 maggio p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del del bilancio 1882, per deliberazione sull'ammortamento delle Azioni di 2ª serie, per disposizioni relative al nuovo Codice di commercio, per sussidio alla ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo, per la nomina di amministratori e sindaci, e per estrazione a sorte di Azioni di 1ª serie.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 9 maggio p. v. in Milano, sede sociale (Corso Venezia, 31), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento della gestione sociale, e della Commissione di revisione del bilancio 1882, per approvazione di questo e determinazione del dividendo; per approvazione di accordo colle Ferrovie dell'Alta Italia circa la nuova linea di circonvallazione e Stazione di smistamento, per modificazioni allo statuto sociale e provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — Gli azionisti sono invitati a versare il sesto decimo sulle proprie Azioni entro il 30 corrente, presso la Cassa sociale in Modena, o presso la ditta Weill-Schott e C. in Milano.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 25 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Torino si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di magazzini e di un'armeria nel cortile della nuova Caserma Alpina in Ivrea, per l'importo di L. 39,800. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Barcellona (prov. di Messina), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di arginazione e sistemazione delle due sponde del torrente Longano, appalto diviso nei seguenti due lotti: 1° opere residuali alla sponda destra dal Molino Longo al Palazzo di Città, per L. 68,474.09; 2° opere residuali alla sponda sinistra dal Molino Regolo alla via Curnà, per lire 75,729.25. Lavori da eseguire entro 16 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500 per ciascun lotto, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Atessa (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della *Strada del Corso* nell'interno della città, della lunghezza di m. 514.55, per il presunto importo di L. 58,969.02. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 3° dipartimento marittimo (Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di m. c. 300 di legname abete dell'Adriatico, del Tirolo o di Trieste, in alberi (antenne), ger la presunta somma di L. 49,980. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 5,000 come sopra.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 14,000 aste per casse di fucili, in due lotti da 7000 ciascuno, per l'importo rispettivo di L. 21,000. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100 per ciascun lotto, in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di acciaio, ferro, ottone e punte di filo di ferro, per il complessivo importo di L. 48,140. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale lire 4,900 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di 24,000 aste per casse da fucili, e di 1500 per casse di moschetti da truppe speciali, pel complessivo importo di L. 73,950. Consegna entro 160 giorni in 5 rate: la 1ª di 4000 aste da fucili entro giorni 40, le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale lire 7,400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di 41,000 sbarre per casse da fucili fucinate, pel complessivo importo di L. 86,100. Consegna entro 170 giorni in 8 rate: la prima di 6.000 entro 30 giorni, e le altre 7 di 5,000 di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,700 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 11,000 aste per casse di fucili, ed 11,000 per casse di moschetti speciali, pel complessivo importo di L. 47,300. Consegna entro 130 giorni in 4 rate, ciascuna di 2,500 per ciascun genere, la 1ª entro 40 giorni, e le altre 3 di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 4,800 come sopra.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori d'ampliamento del ponte sul torrente Bormida presso Millesimo, coll'aggiunta di due arcate della luce di m. 5 ciascuna, e costruzione della strada d'accesso lungo la strada nazionale da Savona a Ceva, per il presunto importo di L. 75,700. Lavori da eseguire entro mesi 12 dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lav. pubbl. in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale lungo la Valle del Trigno, compreso fra la provinciale Aquilonia presso i Tre Tennini e la comunale di Pescolanciano presso Pietrabbondante, della lunghezza di m. 6,583.78, per la presunta somma di L. 116,640. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	55,600	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	125,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	372,600	»
GHISA da rifondere	»	114,300	»
OTTONE da rifondere	»	16,400	»
RAME da rifondere	»	5,100	»
ZINCO da rifondere	»	20,000	»
ASSI montati per locomotive e tenders N. 5	»	6,276	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **8 maggio 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 10 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 Aprile 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 25 Aprile 1883. N. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Il ministro Baccarini e l'industria nazionale.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Annunzi.*

IL MINISTRO BACCARINI
E L'INDUSTRIA NAZIONALE

Ecco la prima parte del discorso dell'on. ministro Baccarini, che abbiamo promessa nel precedente numero, intorno all'importante argomento del lavoro nazionale rispetto al materiale ferroviario.

.....Dopo quello che io esposi nella seduta del 13 di febbraio, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici (*), appunto in rapporto alle industrie nazionali, poco avrò da soggiungere, perchè non voglio ripetere alla Camera le stesse cose a sì breve distanza.

Riassumendo, io dissi allora, che a tutto l'anno corrente furono date in commissione per le Ferrovie italiane, e in massima parte per quelle dello Stato, 388 locomotive, 850 vetture, 5,714 carri da merci, per il complessivo valore di 69 milioni; nella qual somma sono compresi circa 6 a 7 milioni di commissioni date da Società private, sempre ferroviarie, sovvenute o non sovvenute dallo Stato. Rammentai pure (quel che ebbe già la cortesia di rammentare l'on. Boselli) quali altre commissioni furono date all'industria nazionale, e in quanta parte, sia per costruzioni nuove di ferrovie, sia per costruzione di strade ordinarie. Sicchè, a questo riguardo, io non credo di dover nulla ripetere, rimettendomi al processo verbale della seduta ricordata del 13 febbraio.

L'argomento dell'industria nazionale, nei suoi rapporti colla costruzione e coll'esercizio ferroviario, è però di tale importanza, che reputo non sarà discaro se soggiungerò qualche altro dato, perchè si possa misurare più completamente ed esattamente il campo, sul quale il Ministro dei lavori pubblici nel futuro potrà operare in vantaggio della industria nazionale.

Nell'ultimo quadriennio (non parlo del quadriennio precedente o degli anni ancora più indietro, perchè i paragoni non potrebbero farsi, essendosi mano mano aumentato il numero dei chilometri di ferrovia messi in esercizio, e perchè i mezzi di cui l'Amministrazione disponeva allora non raggiungevano la metà di quelli di cui, per volontà del Parlamento, ha potuto disporre l'Amministrazione presente), in questo quadriennio, dico, 1879-1880-1881-1882, per le quattro grandi reti ferroviarie, più per quelle Sarde e Venete, si è costruito per 62,410,200 lire di materiale mobile.

Di questa somma, circa 40 milioni sono stati affidati all'industria nazionale, gli altri 22 milioni e mezzo circa furono affidati all'industria straniera; ma questa somma di 22 milioni è quasi tutta composta di locomotive, meno una parte di veicoli commessi dalla Società delle Meridionali e dalla Società delle Ferrovie Sarde.

Ma vi è una grande massa di lavori di altro genere che si eseguisce, sia per nuove costruzioni, sia per l'esercizio delle strade ferrate. Questi lavori consistono in ruotaie, in accessorii e meccanismi fissi, ruote, molle, caldaie e simili, tettoie e ponti. Ora, perchè la Camera possa farsi un concetto della massa di spese che, a questo riguardo, s'incontrano per le Ferrovie italiane, e come vengano ripartite in rapporto all'industria nazionale, io mi permetto di accennare che nell'ultimo quadriennio noi abbiamo importato dall'estero 322,800 tonnellate di ruotaie in acciaio, per l'importo di 66,561,500 lire; e non abbiamo speso un solo soldo in Italia, imperocchè tutti sanno che in Italia non si fabbricano le ruotaie in acciaio. E negli accessorii e nei meccanismi fissi si sono spese 12,475,500 lire all'estero e 28,817,000 lire all'interno. Vengono poi le molle, le ruote e le caldaie, per le quali, sempre nel quadriennio, furono spese 20,033,908 lire all'estero, e 5,040,500 lire all'interno

(*) V. *Monitore*, N. 10 a. c.

Qui prego la Camera ancora di osservare, che la grande differenza fra la spesa fatta all' estero e quella fatta in Italia proviene dalle molle e dalle ruote, che nessuna delle nostre fabbriche, commercialmente parlando, costruisce in Italia.

Poi vengono le tettoie ed i ponti, per i quali si spesero 310,600 lire all' estero, 3,724,200 all' interno.

Riassumendo quindi, per materiale mobile, ruotaie, accessorii, meccanismi fissi, molle, ruote, caldaie, tettoie, ponti e ponticelli e simili, le grandi Società ferroviarie, e lo Stato per le sue forniture di nuove costruzioni, in questi quattro anni hanno speso 199,373,400 lire, delle quali 122,250,080 all' estero e 77,122,600 all' interno.

Le spese dunque che si fanno per le Ferrovie italiane all' estero superano di gran lunga quelle che si fanno in Italia; ma richiamo l' attenzione della Camera sopra il fatto che in questa spesa di quasi 200 milioni, 66 milioni e più riguardano le ruotaie, 20 milioni all' incirca le molle e ruote, 15 o 16 milioni le locomotive.

Per conseguenza, da queste cifre la Camera potrà rilevare quale avvenire possa avere fra noi l'industria delle costruzioni meccaniche, che si attengono alle nuove ferrovie.

L' on. Boselli incidentalmente ricordò che noi avevamo bisogno di circa 140,000 tonnellate di ruotaie in un anno; ma egli già fece osservare come io desumessi quella cifra, relativamente al 1882, dalla statistica delle esportazioni ed importazioni pubblicata dalla Direzione generale delle gabelle, dove sta scritto che nell'anno 1882 furono importate in Italia per ferrovie 133,267 tonnellate di ruotaie.

Ma qui io ho ricordato la cifra di quattro anni in 302,800 tonnellate; il che non vuol dire nemmeno che questa quantità di ruotaie potrà dare una media costante per un lungo numero d'anni. Io penso che per otto o dieci anni noi avremo bisogno in Italia di provvedere forse 40 o 50 mila tonnellate di ruotaie all'anno, come porto anche opinione che un 20 mila tonnellate di ruotaie bisognerà provvederle mediamente in avvenire.

L'on. Boselli trattò la questione della costruzione delle locomotive; e, se ben ricordo, disse, presso a poco, essere sua opinione che in Italia qualche cosa di più si possa fare per la costruzione delle locomotive. Io non contesto, divido anzi la sua opinione, che qualche cosa di più si possa effettivamente fare.

Ma lo prego di considerare, che la sola vera Officina che costruisca locomotive è lo Stabilimento di Pietrarsa, il quale è in condizione di fornire, come fornisce, 25 o 26 locomotive all'anno, e non più. Aggiungo che non desidero nemmeno che possa aumentare la sua produzione, giacchè vorrei gli Stabilimenti nostri si regolassero sopra una misura, che potesse essere costante per la fornitura ad essi attribuita. È vero, come parmi aver detto altre volte alla Camera, che noi, anche a condizioni normali, quando possederemo fra pochi anni 2,000 e più locomotive, avremo forse bisogno, per le nostre ferrovie, di 50 locomotive all'anno.

Ma, a questo proposito, debbo esporre un' opinione, che non sarà certo sospetta verso la industria nazionale.

Io credo che ci siano alcune cose, le quali non sono assolutamente naturali al nostro paese, come non è, per esempio, naturale ad altri paesi la produzione degli aranci; credo cioè che difficilmente noi potremo competere coll'estero, utilmente parlando, in materia di costruzione di certe grandi macchine, e forse anche di certe locomotive speciali; ma mi affretto a soggiungere essere mia ferma opinione che un paese di 28 milioni di abitanti debba sapere e potere fare in casa propria qualunque macchina, qualunque costruzione che riguardi specialmente le strade ferrate. E dico ciò, perchè penso che in un paese di 28 milioni di abitanti debba esserci almeno uno Stabilimento capace di fornire anche le più perfette locomotive, e di fornirle in modo permanente, costassero pure qualche migliaio di lire di più.

Lo Stabilimento di Pietrarsa, che ne fa venticinque, io vorrei che fosse assicurato (e credo lo sarà, se non lo è già completamente) in maniera da non lasciare alcun dubbio che le sue produzioni possano competere con qualunque altro Stabilimento d' Europa.

Dissi che non ci è che lo Stabilimento di Pietrarsa, il quale costruisca locomotive; peraltro, anche le Officine dello Stato, le Officine di riparazioni, possono costruirne, e le costruiscono, ma per qualche caso eccezionale: trosformano piuttosto qualche locomotiva già stata lungo tempo in servizio, o malconcia per urti ricevuti.

Ma, o signori, quando io parlo di Stabilimenti di costruzione di locomotive, intendo parlare di quelli che ne fanno la sostanza del proprio lavoro, non di quelli che incidentalmente ne possono costruire una, due, anche tre.

E qui ricordo ciò che disse opportunamente l'onorevole Bozzone, quando osservò che in qualunque Officina nostra si potrà costruire una serratura, ma costerà 10 lire, mentre le Officine, che non fanno altro che serrature, le possono vendere a 3 lire.

Dunque, in Italia finora non vi è che lo Stabilimento di Pietrarsa, che possa considerarsi come un vero e proprio Stabilimento per costruzione di locomotive.

Vi è anche la Casa Ansaldo, che ha costruito, e sa costruire locomotive tanto bene come si costruiscono a Pietrarsa; ma la base del suo lavoro non è veramente quella delle locomotive: essa si occupa più particolarmente di costruzioni marittime.

Ora ne avviene che, per la Casa Ansaldo, il lavoro delle locomotive è piuttosto un lavoro di soccorso, un lavoro di riserva; e questo fa sì, che quello Stabilimento non possa trovarsi quasi mai in condizione da poter soddisfare ai suoi impegni in ordine al tempo. Questione gravissima codesta, perchè anche le Società esercenti una ferrovia debbono pur contare di poter avere gli strumenti dei quali abbisognano, senza una perdita troppo lunga di tempo.

Ricorderò, a questo riguardo, che due anni fa, quando io stava trattando la fornitura di una grossa partita di materiale ferroviario, la Direzione dello Stabilimento Ansaldo, invitata da me a dichiarare se desiderava costrurre locomotive per lo Stato, ebbe lealmente a dichiarare che per tutto l'anno 1882 non avrebbe potuto consegnarne alcuna, e di nessuna si incaricò. Gliene erano già state commesse dodici; e di queste, due appena saranno consegnate fra due o tre mesi. In quanto alle altre dieci, sarei contento di averle alla fine del 1883, vale a dire un anno e mezzo dopo il tempo sul quale si aveva ragione di contare. Ora, in queste condizioni, non si costruiscono, nè locomotive, nè macchine d'altra specie.

Ciò non dico per infliggere un biasimo a quello Stabilimento. Lo ripeto, gli Stabilimenti che non fanno fondamento del proprio lavoro una data costruzione, non pos-

sono considerarsi, nei rapporti colle Ferrovie, come Stabilimenti di costruzione di quelle date macchine; e qui parlo di locomotive. Credo che anche la Casa Cerimedo abbia costrutto due o tre locomotive, date per commissione, ma credo che essa non possa considerarsi per ciò come Casa di costruzione di locomotive; perchè, lo ripeto ancora una volta, ci sono molti Stabilimenti in Italia che possono fare una locomotiva, ma la possono fare per mandarla all'Esposizione; e ciò non significa che sieno veri Stabilimenti di costruzione di locomotive.

Dato dunque un assetto completo allo Stabilimento di Pietrarsa, noi avremo assicurato la costruzione permanente ed indiscutibilmente buona della metà delle locomotive, che in modo continuo occorrono per l'esercizio delle nostre ferrovie. Resta la metà circa del lavoro che potrà a noi occorrere; e questo può essere il campo su cui impiantare altre Officine, ma ad una condizione: che possano dare il lavoro ad un prezzo quasi normale. Imperocchè, per uno, per due, per dieci anni, lo Stato può e deve fare anche un sacrifizio, ma non lo può fare permanentemente, senza pretendere di volere far sorgere delle produzioni che non sono naturali al suolo.

E qui, poichè ho ricordato lo Stabilimento di Pietrarsa, non posso a meno di rilevare, non per me, ma per la verità delle cose, una notizia che ebbi a leggere sopra la *Gazzetta del Popolo* di Torino del 19 marzo 1883, cioè di un mese fa. A Torino fu tenuto un Comizio di operaj per occuparsi del lavoro nazionale. Lodevolissimo intendimento; ma, a proposito della costruzione delle locomotive, io lessi, con grande dolore una dichiarazione fatta da un egregio operaio, certo per inesatte informazioni, che suonava così. « Lo Stabilimento di Pietrarsa, nato apposta per la difesa del lavoro nazionale, non verserebbe in così deplorevoli condizioni, se il Governo vi avesse rivolto lo sguardo ». Or bene, o signori, io non credo di esser sospetto verso la classe operaia, alla quale mi son sempre onorato di appartenere; ma deploro molto, sia pure per inesattezza di informazioni, che si lascino diffondere codesti falsi apprezzamenti dell'opera del Governo, chiunque siasi che vi si trovi, e di quella del Parlamento.

Io aveva pur detto alla Camera, nella stessa seduta del 13 febbraio, che « con la legge del 1878 fu assicurata la vita dello Stabilimento di Pietrarsa, a beneficio di un migliaio di famiglie, le quali credo non abbiano avuto un giorno solo d'interruzione di lavoro; perchè, solamente per conto dello Stato, lo Stabilimento di Pietrarsa, in questi tre anni e mezzo, ha avuto più di 10 milioni di lavoro ».

Ebbene, o signori, queste parole io le ho pronunziate davanti a voi, non solo, ma davanti a molti deputati dell'illustre città di Napoli, nelle cui vicinanze si trova lo Stabilimento di Pietrarsa; e non credo che ad alcuno passi per la mente di smentirle nella minima parte. Io ripeto queste cose, perchè è bene che si sappia che certe inesattezze sono nocive al giusto apprezzamento delle nostre condizioni, anche rispetto al lavoro nazionale.

Lo Stato potrà avere ancora qualche cosa da fare per lo Stabilimento di Pietrarsa, ma sarà qualche sagrificio per perfezionare le macchine ed il lavoro; ma rispetto al guadagno degli operaj, non v'è certamente nulla da aggiungere a tutto quello che è stato fatto sino ad ora.

Mi auguro che in avvenire possa essere assicurato a quello Stabilimento il lavoro in modo permanente, come gli è stato assicurato dal 1878 fino ad oggi.

Continuando sulle orme del discorso dell'on. Boselli, debbo rilevare quello che egli disse rapporto ad un'altra Officina, cioè all'Officina ausiliaria di Torino, la quale costruisce veicoli ferroviarii. L'on. Boselli disse testualmente così:

« Però vi è ancora qualche cosa da fare, onorevole Baccarini. Veda: sono pochissimi giorni che io ho visitato uno Stabilimento di questo genere a Torino (è quello Ausiliare delle Ferrovie italiane), nel quale non vi è in questo momento un solo carro destinato alle Ferrovie dello Stato. Ed esso può dare 1000 carri da merci all'anno ».

Io, naturalmente, sono lontanissimo dal contestare la verità di quanto ha asserito l'onorevole Boselli.

Boselli. È ciò che mi hanno detto.

Baccarini. È vero, è verissimo; e io direi quasi che mi compiaccio di sapere che l'Officina non ha un solo carro da costruire per lo Stato, perchè ciò mi prova che ha adempito a tutte le commissioni ricevute.

Nel 1881, dopochè io ebbi ottenuta dal Parlamento la facoltà di valermi dell'industria privata (ciò avvenne, se non erro, colla legge del 23 luglio 1881), senza più oltre preoccuparmi dell'industria straniera, io aveva modo di far costruire colle anticipazioni consentitemi dalla legge, oltre le commissioni già date in precedenza coi fondi dei rispettivi anni fino al 1879, aveva modo, dico, di far costruire 2,258 veicoli per l'Amministrazione dell'Alta Italia, senza parlare delle locomotive. Era allora il momento in cui io mi occupava assai di assicurare alle nostre fabbriche queste costruzioni di veicoli ferroviarii; e siccome era evidente che l'indire un'Asta, anche solo tra le fabbriche nazionali, avrebbe condotto a questo, di dare cioè troppo lavoro ad una sola, colla sicurezza di non avere in tempo, o avere in tempo lontanissimo, la fornitura, così io ho proceduto in questo modo. Ho fatto una gara tra le Officine esistenti allora (poichè di quelle venute poi non poteva tenerne naturalmente conto), dividendo la metà dei veicoli da costruire in tanti lotti, dei quali il deliberatario a prezzo migliore aveva diritto ad una sola commissione; di più riserbava una parte di questi veicoli da distribuire alle Case che non fossero risultate deliberatarie, alla condizione che li costruissero allo stesso prezzo.

E ciò ho fatto d'intesa coi rappresentanti delle Case medesime, perchè, quasi regolandomi coi poteri del *pater familiae*, ho chiamato le Officine di Savigliano, le Case Grondona, Miani e Venturi, la Società veneta, l'Impresa industriale italiana, i fratelli Diatto, il Cerimedo e la Società ausiliaria. Stabilito il prezzo pel concorso fra di loro, fu fatta la divisione del lavoro, e si procedè nel seguente modo.

Volli da loro la dichiarazione di *buonafede*, che ciascuno avesse assunto quella quantità di veicoli che avrebbe potuto consegnare in un determinato tempo; poichè era inutile si procurassero un lavoro che in quei due anni stabiliti non avrebbero potuto fare, salvo a dargliene altro in futuro; giacchè, come dirò più tardi, noi abbiamo i mezzi ancora per parecchi anni di fornirne loro. Ebbene, la distribuzione di questi 2,258 veicoli fu fatta d'accordo tra di loro, e ne furono assegnati: alle Officine di Savigliano 395; al Grondona 395; al Miani e Venturi 464; alla Società veneta 165; all'Impresa industriale italiana 344; ai fratelli Diatto 144; al Cerimedo 125; alla Società ausiliaria 124. Ho qui il contratto, colle loro firme, in data del 28 ottobre 1881.

Che cosa ne risulta da ciò? Che, se la Società ausiliaria ebbe da costruire soltanto 124 veicoli, vuol dire che aveva lavori, e non poteva assumerne altri, oppure che allora non era in condizione di fare quei mille carri all'anno, di cui parlava l'on. Boselli. Forse li potrà fare in avvenire; ma allora non pare li potesse fare. Questo fu fatto di pieno accordo fra di loro; e se oggi non ha più un carro, lo ripeto, me ne congratulo, poichè vuol dire che ha finito la sua commissione. Sarà mia cura di darle altre commissioni.

E qui debbo ancora soggiungere che di quei 2,258 veicoli distribuiti fra i diversi Stabilimenti, una parte, come ho detto prima, di 1,045 fu tenuta per darla in fornitura a coloro i quali, o più presto avessero finito la loro commissione, o le commissioni che avevano anteriormente, o che verrebbero messi in condizione di poter somministrare maggior quantità di lavoro. Ritengo però che più di quel numero non possano toccarne alla Casa ausiliaria di Torino, perchè la sua quota totale era convenuta in 124. Ma ho detto già, nella seduta del 13 febbraio, che noi abbiamo da costruire i veicoli per i 6000 chilometri delle nuove costruzioni ferroviarie, o meglio noi abbiamo disponibili 60 milioni in 7 od 8 anni per costruzione di veicoli ferroviarii. Aggiunsi allora e ripeto adesso, che sto facendo la seconda edizione di quella specie di contratto dell' 81 per la distribuzione di un'altra partita di lavoro di almeno 15 milioni: contratto che sarà fatto in questi giorni, e sarà fatto nello stesso modo press'a poco, salvo una variante forse, che, se non applicherò subito, l' applicherò presto; ed è questa. Finchè si tratta di avere uno Stabilimento di costruzioni qualunque, bisogna dargli anche del lavoro, distribuito come si è fatto nel 1881; ma bisogna anche che le nostre fabbriche, quando cominciano ad essere già una diecina, si mettano esse in condizione di poterselo procurare questo lavoro. E mi spiego meglio. La prima volta si è fatta la concorrenza per i prezzi, poi una partita di lavoro è toccata a tutti allo stesso prezzo minore fatto dal deliberatario.

Ora ci sarà un'altra cosa da fare: quella di limitare la concorrenza alle Case nazionali, ma lasciarle anche in libertà di procurarsi una maggiore o minore quantità di lavoro, secondochè la loro produzione sarà ritenuta migliore o peggiore di un'altra; imperocchè, o signori, altro è, secondo me, aiutare l'industria privata, ed altra cosa è il fare invalere l'opinione che il Governo debba distribuir lavoro ad ogni costo, anche a 50 Case a cui piacesse di venire a domandare la costruzione di due carrozze; locchè vorrebbe dire una protezione a rovescio.

Io ebbi occasione di dichiarare ai costruttori dei veicoli ferroviarii a Savigliano, due anni fa, quando ebbi l' onore di assistere ad una specie d'inaugurazione di quelle splendide Officine, che sarebbe stato un errore, se le fabbriche per la costruzione dei veicoli fossero sorte come i funghi, in vista di un lavoro che si presentava facile per un certo numero d'anni, ma che fra dieci o dodici anni non potrebbe mantenere le stesse proporzioni. Io dissi allora, che essi potevano contare sopra 10 milioni per lo meno all'anno per dieci anni, e forse qualche cosa di più, perchè bisogna contare tutte le forniture che occorrono alle tramvie, alle Società private di ferrovie economiche, ecc. Ma, ad ogni modo, per conto dello Stato, potevano calcolare sopra dieci milioni almeno di costruzioni di veicoli. Soggiunsi ancora, che a me pareva che sarebbe stato un beneficio per l'Italia che sorgessero robustamente tante Officine di costruzione di veicoli quante bastassero a coprire largamente i bisogni futuri e permanenti; e dissi anche essere mia opinione che, per le Ferrovie dello Stato, sarebbero occorsi ogni anno all'incirca 2,500 veicoli.

Ora io faccio voti che si impianti non solo, come si è già impiantato, ma che prenda piede fermo quel tal numero di Officine, che basti a soddisfare i bisogni dell'esercizio ferroviario in modo permanente, calcolando naturalmente su quel certo aumento di lavoro concorrente in coteste Officine, perchè qualche cosa di diverso lo potranno anche fare: carrozze, cioè, carri privati, ecc. Ma non desidero che si moltiplichino in modo, che poi qualcheduna debba rimanere, per anemia, distrutta dalle altre.

Ad ogni modo, l'interesse dello Stato è quello di assicurare il lavoro all'industria nazionale. Quanto al costo, bisogna che gl' industriali ci pensino un po' da sè stessi, sia col perfezionare i loro lavori, sia col ridurre i prezzi in maniera che non sempre si abbia da dire quello che si dice già, che i veicoli costruiti da noi sono più cari di quello che lo sieno all'estero, anche a condizioni quasi consimili; sia insomma col ricordarsi del proverbio: « *Aiutati, che Iddio ti aiuta* ».

L'on. Boselli parlò della costruzione delle ruote, delle molle e delle ruotaie; e quanto alle ruote, disse: « Io so che nelle Officine delle Ferrovie dell'Alta Italia in questo momento si fanno delle ruote per locomotive, le quali soddisfano alle condizioni tecniche ed economiche di una buona fabbricazione. Come, per le molle, non è possibile creare l' industria nazionale? Io ho letto nei giornali che il Tassara di Voltri si prepara a questa lavorazione. A questo scopo io penso che, se ciò è vero, sia stato il ministro Baccarini che ve lo ha spinto; e confido, in questo caso, che per le ruote e per le molle, e dovunque si manifesterà il lavoro nazionale, egli introdurrà quel suo sistema di lavori complessivi, continuati e sicuri, che deve dare ottimi frutti ».

Ebbene, quanto al costruirsi nelle Officine dell'Alta Italia delle ruote per le locomotive, è un fatto, ma non mette in essere nulla rispetto alle forniture generali; perchè, ripeto, nelle Officine dello Stato si fa qualunque lavoro, ma non è uno di quei lavori che possa essere prodotto in condizioni di concorrenza coll'estero non solo, ma neanche a condizioni un po' più onerose. Io dissi già altra volta, che mi sono sforzato e mi sforzo di incoraggiare degli intraprenditori perchè nasca una almeno delle Officine per la costruzione delle ruote ed anche delle molle: e non mi rendo conto nemmeno io, come con tanta sicurezza di largo lavoro, non debba trovarsi una Società, la quale abbia il coraggio di impiegare i propri capitali in una di queste Officine. Basta pensare che noi abbiamo ormai 40 mila veicoli in giro, che vuol dire 160 a 170,000 e forse più ruote in giro continuo, per vedere quanta sicurezza di lavoro può avere davanti a sè una Officina di costruzione di ruote e di assi di locomotive, come di molle.

Quanto alle ruote, finora l'arcobaleno non è apparso; per le molle, quel che dice l'on. Boselli dell'Officina del Tassara di Voltri è in parte vero, ed io me ne sono grandemente consolato. Il 24 marzo, quando io non pensava più a nulla di questo, e quasi ne disperava come per le ruote, ricevetti una lettera del signor Filippo Tassara e figli di Voltri, così concepita:

« La Ditta sottoscritta, memore di quanto l'Eccellenza Vostra disse più volte alla Camera dei deputati, senza nulla domandare, si arrischiò ad impiantare una fabbrica di molle, capace di fornire tutte le molle che occorreranno in Italia, e liberarla così definitivamente dall' industria estera per questo importante articolo.

« L'Usina cominciò a funzionare regolarmente, ed ho la compiacenza di constatare che, nel suo funzionamento, forma l'ammirazione di quanti ingegneri distinti vennero a visitarla.

« La sottoscritta Ditta nulla domandò, quando dovette sobbarcarsi all'ingente spesa, nella speranza che una volta che essa fosse in grado di produrre le molle, avrebbe potuto ottenere delle forniture dalle Ferrovie che dall' Eccellenza Vostra dipendono ».

E qui soggiunge che, essendosi presentato a Milano per chiedere la fornitura delle molle, gli fu risposto che vi erano le Aste, a cui avrebbe dovuto concorrere; e naturalmente questo costruttore espone che, se dovrà concorrere con le fabbriche estere, molto più antiche, molto più sistemate, ed i cui capitali sono già, in tutto od in parte, ammortizzati, difficilmente potrà rimanere deliberatario. Domanda, insomma, un qualche trattamento di favore per una fornitura di lavoro. Io mi sono affrettato, naturalmente, a domandare a Milano, se e che cosa potesse farsi in profitto di quella fabbrica; ed ho chiesto che facciasi verificare la qualità di lavoro, per potersi fare un criterio esatto della produzione, non solo in riguardo alla quantità, ma anche riguardo alla qualità. Di più, ho disposto che si mandi una Commissione di tecnici, perchè facciano anche dei materiali esperimenti sulla elasticità e resistenza di quelle molle.

Se realmente la fabbrica sarà impiantata in condizioni da poter fornire molle, non solo in abbondanza, ma specialmente in buona qualità, tale da far concorrenza alla qualità estera, può star sicuro l'on. Boselli, almeno finchè sarò Ministro io, che il lavoro sarà assicurato a quella nuova fabbrica.

Dico specialmente in qualità, o signori, essendo la questione delle molle di molta importanza e delicatezza, imperocchè la rottura di una molla può produrre disgrazie infinite nelle corse dei treni.

Per questa parte, io credo che l'on. Boselli si troverà per ora soddisfatto delle mie dichiarazioni.

Boselli. Perfettamente.

Baccarini. Quanto alle rotaie, è una questione che resta ormai coinvolta coll'istituzione di uno Stabilimento metallurgico; e resto sorpreso che ancora non sia stato impiantato, perchè la quantità di ruotaie che occorrerà permanentemente, e più per un certo numero di anni, dovrebbe invogliare all'impiego di capitali in codeste costruzioni; ma il non presentarsi nessun intraprendente di questo genere in un paese così vasto come l'Italia, e con tanta previsione di lavoro che può dirsi assicurato, fa dubitare sempre che sia una di quelle costruzioni molto difficile a potersi impiantare nel nostro paese, colla sicurezza di concorrere a condizioni eque colla produzione estera, non solo per qualità, ma per prezzo.

Ma, ripeto, io m'auguro che possano sorgere Stabilimenti, i quali possano essere posti in condizione da fornire al paese le ruotaie di acciaio ed altri pezzi di questo genere, che occorrono all'esercizio delle ferrovie.....

Su questo argomento dell' industria nazionale ci vengono comunicate le seguenti lettere dell'egregio ing. Alfredo Cottrau, Amministratore-Delegato dell'Impresa Industriale italiana, le quali, senza dubbio, saranno lette con vivo interesse:

A S. E. il comm. ing. A. Baccarini
Ministro dei lavori pubblici
Roma.

Napoli, 9 aprile 1883.

La nostra Impresa non ha creduto dover prender parte alle discussioni testè sollevate dal fatto dell'ultimo importante appalto di veicoli ferroviarii, aggiudicato dall'on. Società delle Ferrovie Meridionali ad una Ditta estera.

Pur tuttavolta essa si rivolge rispettosamente all' E. V. per farle conoscere che — a suo debole parere — ciò che nuoce più fortemente alla riputazione delle Officine italiane — ed anzi costituisce il loro lato più debole rispetto agli Stabilimenti esteri — è il fatto *dei termini troppo brevi per la consegna*, assegnati non soltanto dai Capitolati governativi, ma benanche e specialmente da quelli delle Amministrazione ferroviarie dell'Alta Italia e delle Romane.

Ora che almeno i $^3/_4$ dei lavori metallici o meccanici da eseguirsi in Italia sono appaltati, o dal R. Governo direttamente, o dalle Amministrazioni ferroviarie Alta Italia e Romane, è giuocoforza pei costruttori nazionali (trattandosi per essi di vita o di morte) di accettare tali e quali i detti Capitolati, e quindi di « sottoporsi a dei termini di consegna materialmente impossibili a mantenere ».

Lo accettare questi termini di consegna, con la certezza *a priori* di non poterli mantenere, costituisce, è vero, una abitudine riprovevole; ma, siccome agl' industriali italiani non è aperto ora, per così dire, altro campo di azione oltre quello degli *appalti governativi*, questa colpa dei costruttori nazionali è in gran parte scusabile; perchè dessi sarebbero ben altrimenti colpevoli, se, pel ritegno di non poter consegnare a tempo i loro lavori, si astenessero di concorrere alle Aste, e lasciassero così perire industrie già potentemente organizzate. E ciò, senza contare le migliaia d'operaj, che con questo loro procedere non avrebbero più lavoro.

La vera colpa adunque, in questa dolorosa faccenda dei ritardi nelle consegne, è ben più del Regio Governo e delle Amministrazioni da esso dipendenti, che impongono (*senza esservi costretti da nessuna ragione seria*) condizioni materialmente impossibili a mantenersi, che dei costruttori nazionali, i quali accettano Capitolati così *leonini*, unicamente perchè non possono fare altrimenti.

E noti l'E. V. che è inammissibile che la R. Amministrazione, o chi per essa, non possa e debba prevedere (salvo casi eccezionalissimi provenienti da inondazioni, guerre, ecc., ecc.) i propri bisogni con un' anticipazione almeno tripla di quel che ora si fa!

A mo' d'esempio, è ammissibile, oppur no, che per una data ferrovia, già in esercizio od in costruzione, lo Stato (o chi per esso) non possa prevedere 12 o 15 mesi prima — anzichè 3 o 4 mesi soltanto — quanti veicoli ferroviarii gli occorreranno e di quale tipo; quali ponti e tettoie; quali meccanismi o materiali fissi delle Stazioni; come pure i quantitativi di bolloni, ramponi, ganasce, piastrelle, ecc., ecc.?

Volendolo, potremmo far toccare con mano alla E. V.,

con la semplice citazione di quasi tutti gli appalti in corso o già dati in questi ultimi anni, quanto siano assurdi i termini di consegna imposti; e come quindi provenne dal R. Governo, e non già dagli industriali italiani, la riputazione ormai stabilita all'industria nazionale *di non saper mantenere gl'impegni presi.*

Se adunque l'E. V., che già diede tante prove indiscutibili del suo grande amore per lo sviluppo ed il decoro delle industrie nazionali, vuole rialzare il credito delle nostre Officine, Ella deve anzitutto riformare. e fare riformare dalle Amministrazioni dipendenti, i Capitolati di appalto; ed anzi approfittare di questa occasione per riformarli, non soltanto come termini di consegna, ma anche sotto molti altri riguardi, attesochè in essi vi sono sempre condizioni vessatorie, contraddizioni, e spesso disposizioni contrarie al buon senso ed anche (oso dirlo) all'equità.

E sono appunto queste condizioni *leonine*, che costringono *novantanove volte su cento* gli appaltatori a sollevare, dal canto loro, cavilli onde premunirsi contro le prepotenze dei Capitolati governativi. « *Chi vuol la pace, sia pronto alla guerra* ».

Soltanto se si desidera un lavoro serio ed utile, questa riforma dei Capitolati dovrebb'essere fatta (per la parte che si riferisce ai lavori meccanici o metallici) col concorso di alcuni fra i più rinomati costruttori nazionali; perchè ben diverso è *l'ordinare un dato lavoro e sorvegliarne l'esecuzione*, dall'ESEGUIRLO.

Voglia da ultimo notare l'E. V. che, se è purtroppo vero che in taluni lavori l'industria nazionale si è addimostrata *qualche volta* inferiore a quella estera, al punto di vista della precisione e della finitezza dei dettagli, ciò è derivato anche dai sopra lamentati termini di consegna, imposti dai Capitolati governativi e dalle Amministrazioni dipendenti.

L'industria meccanica in Italia è, infatti, ancora bambina; ed abbenchè nata vigorosa, ha tuttavia bisogno per varii anni delle cure paterne, prima di raggiungere la sua completa virilità.

Per quasi tutti i loro prodotti manifatturati, le Officine italiane hanno bisogno, infatti, di rivolgersi all'estero, o per materie prime, o per altri prodotti di prima fabbricazione. *E per avere queste materie prime o questi prodotti di prima fabbricazione, occorrono alle volte tre mesi;* ed intanto, spesso il Capitolato esige il lavoro ultimato in due mesi o tre.

Le multe sono forti (in taluni appalti hanno raggiunto il 50 per cento del valore dell'appalto); ed il costruttore nazionale, stretto fra le tenaglie del Capitolato, affretta le lavorazioni oltre il limite imposto dalle regole dell'arte, e consegna il lavoro imperfettamente ultimato, perchè ogni giorno di ritardo gli rappresenta una multa corrispondente, e spesse volte una cifra rilevantissima.

Altro non aggiungiamo, perchè non è con una semplice lettera, ma bensì con i documenti alla mano e con lunghi ragionamenti che può dimostrarsi quanto sia pur troppo al disotto della triste realtà quello che abbiamo avuto l'onore di sottoporre rispettosamente alla benevola attenzione della E. V. Ill^ma^, già così benemerita dell'industria nazionale.

Dell'E. V.

Dev.^mo^ ed obb.^mo^ servo

L'Amministratore-Delegato dell'*Impresa Industriale Italiana*

ALFREDO COTTRAU.

All'ill.mo sig. comm. avv. P. Boselli,
deputato al Parlamento nazionale.
Roma.

Napoli, 12 aprile 1883.

Egregio e gentilissimo sig. Commendatore,

Sentitamente La ringrazio delle sue gentili parole in data di ieri, colle quali Ella mi dice di aver trovata interessante la lettera da me diretta a S. E. il ministro Baccarini in data 9 corrente, ossia prima di aver conoscenza del discorso da esso Ministro pronunziato alla Camera lo stesso giorno.

Dal momento però che Ella mi dice di volersi giovare di quelle mie osservazioni per far nuove insistenze in prò del lavoro nazionale, credo necessario farle noto che nella suddetta mia lettera in data 9 corr. al ministro Baccarini io ho ben distinto (e se non l'ho detto più chiaramente, è stato unicamente per non urtare talune suscettività) i lavori concessi a *trattative private* da quelli appaltati a *mezzo di Aste.*

Nel primo caso, infatti, il costruttore, avendo la facoltà di discutere le condizioni dell'appalto *prima* di sottoscrivere il contratto, sarebbe colpevolissimo se accettasse il lavoro, ritenendo di non poterlo eseguire, e bene, e nei termini voluti dal Capitolato.

Nel secondo caso invece (ossia nel caso degli appalti governativi e delle Amministrazioni da esso Governo dipendenti), il costruttore deve forzosamente rassegnarsi od a non concorrere, ovvero ad accettare condizioni impossibili a mantenersi. Quindi la necessità assoluta pel Governo *di riformare i suoi Capitolati* e di avere *per la loro applicazione* un personale meno cavilloso e con idee più larghe e liberali.

Altro non aggiungo, perchè non voglio tediarla; ma ormai sono un vecchio industriale (anzi forse il primo che in Italia abbia osato creare una industria capace di lottare coll'estero), e sempre più mi convinco che il maggior guaio per l'industria nazionale è quello di dover dipendere pei $^3/_4$ dei suoi lavori dalle Amministrazioni governative e dalle loro lungaggini e pastoie.

Questa, almeno, è la sincera opinione del suo

Dev.^mo^ ed aff.^mo^ servo ed amico
ALFREDO COTTRAU.

Alle idee espresse dall'egregio ing. Cottrau sappiamo che fecero pienissima adesione alcuni dei principali costruttori italiani, come i sig. C. e T. T. Pattison di Napoli; il cav. Passerini, direttore degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili di Napoli; i signori Miani e Venturi, Cerimedo e C., P. Bosisio e F. Grondona, tutti di Milano. Anzi taluno di essi aggiungono che il Governo, il quale si mostra così severo sulla osservanza dei patti contrattuali, dovrebbe poi essere più pronto e puntuale ne' suoi pagamenti, che troppo spesso si fanno attendere con ritardi, *esenti da multe,* non giustificati, e che risultano sovente dannosissimi agl'industriali.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Riceviamo, all'ultimo momento, il disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie italiane, coi relativi allegati, distribuito ieri alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'agricoltura.

Mancandoci il tempo di inserirlo oggi, ne riferiamo intanto un breve sunto, mentre ci riserviamo a pubblicarlo testualmente nei prossimi numeri.

Facoltà al Governo di stipulare contratti per l'esercizio delle ferrovie continentali, formandone due reti *Adriatica* e *Mediterranea*, e costituendo una speciale Società per la rete di Sicilia. L'*Adriatica*, per la lunghezza attuale di chilometri 3877, che diventeranno 5898 quando le ferrovie complementari saranno costruite: la *Mediterranea*, per la lunghezza attuale di chil. 3802, che diventeranno 5688; la *Siciliana*, per la lunghezza di chil. 598, che diventeranno 1096.

Cessione del materiale mobile di proprietà dello Stato, ed obbligo, per le Società, di provvedere agli aumenti del medesimo, resi necessarii dallo sviluppo del traffico. Per le provviste dovranno valersi dell'industria nazionale.

Istituzione di speciali fondi di riserva per provvedere alle spese necessarie per rinnovazione dell'armamento, ampliamenti, miglioramenti, casi di forza maggiore, e per far fronte alle eventuali passività delle linee complementari, classificate in terza e quarta categoria dalla legge 29 luglio 1879.

Applicazione su tutte le reti delle tariffe *generali e normali a base differenziale*, allegate alla legge, costituenti prezzi *massimi* di trasporto, da non modificarsi se non per mezzo di una nuova legge: facoltà invece nel Governo di modificare, per mezzo di Decreto Reale, le tariffe *speciali comuni*.

Facoltà nel Governo di ordinare di ufficio ribassi di tariffa, riservando per sè i vantaggi o le perdite che ne derivino, sempre quando l'utile netto della Società non superi il limite oltre il quale ha diritto di parteciparvi lo Stato.

Orarii dei treni viaggiatori da determinarsi dal Governo.

Lo Stato partecipa al prodotto lordo dell'esercizio in base ad *uno* o *più* coefficienti. Se l'utile netto della Società supera un determinato limite, alla eccedenza parteciperà anche lo Stato: il quale però potrà rinunciarvi, imponendo alla Società ribassi di tariffa in misura da stabilirsi nei contratti.

Il prodotto lordo di cui sopra, è quello risultante dal traffico delle linee ora in esercizio e di quelle complementari di prima e seconda categoria della legge 29 luglio 1879. Le linee invece di terza e quarta categoria non verranno conglobate colle precedenti, se non quando ciascuna di esse abbia dato per due anni consecutivi un risultato *attivo*. Negli anni di *passività*, questa è coperta coi fondi di riserva sopra ricordati.

Il Governo, per ragioni di servizio o d'ordine pubblico, può prescrivere il traslocamento od anche il licenziamento di qualsiasi funzionario in servizio.

Capitale delle Società in Azioni ed Obbligazioni nelle proporzioni consentite dal Codice di commercio.

Un quarto dei membri del Consiglio d'amministrazione sarà di nomina diretta del Governo. Per un quinto, i Consiglieri potranno anche essere stranieri.

Durata del contratto di 60 anni, divisi in tre periodi eguali: dopo ciascuno dei quali, tanto il Governo, come la Società possono, con un preavviso di due anni, promuoverne la scissione.

Istituzione di una Commissione, composta del presidente della Corte di appello di Roma, di due Consiglieri di Stato, di due funzionarii governativi e di due membri nominati dalla Società, per la risoluzione in modo inappellabile delle questioni che insorgessero nella applicazione dei contratti.

Facoltà nel Governo di riscattare la rete delle Ferrovie Meridionali, sostituendo altri modi di pagamento invece dell'emissione di rendita, e di scindere il contratto d'esercizio delle linee Calabro-Sicule.

Obbligo nel Governo di presentare all'approvazione del Parlamento le Convenzioni, man mano che saranno stipulate.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha compilato e presentato alla superiore approvazione il progetto dei lavori di ampliamento e riordinamento della Stazione di Mestre, in dipendenza dell'allacciamento in quella Stazione della nuova linea Mestre-San Donà-Portogruaro. Il preventivo della spesa occorrente pei detti lavori ammonta L. 56,000.

><

Fino dallo scorso anno, le Giunte municipali di Vanzago, Pregnana, Nerviano, Pogliano, Lainate, Cornaredo ed Arluno avevano avanzata istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l'impianto di una Stazione a Varzago, fra le due esistenti di Rho e Parabiago, lungo la linea da Milano al Ticino.

Sottoposta all'esame dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia la questione di convenienza dello impianto della nuova Stazione, l'Amministrazione medesima, dopo aver proceduto agli studii occorrenti, si è pronunziata per l'accoglimento della domanda, ed ha all'uopo preparato un progetto, che di recente sottopose al Ministero dei lavori pubblici.

La spesa complessiva è preventivata in L. 81,000.

><

L'Amministrazione medesima ha rassegnato all'approvazione del Ministero gli elaborati di appalto per la costruzione delle impalcature di tre manufatti lungo la nuova linea di circonvallazione di Milano. La spesa occorrente è preventivata in L. 54,000.

><

L'Amministrazione provinciale di Ancona ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per avere più celeri comunicazioni ferroviarie con Roma.

Dei due treni percorrenti la linea, uno diurno e l'altro notturno, il primo impiega circa 13 ore, mentre il secondo ne impiega sole 9. Quindi, chi vuole evitare una perdita di quattro ore, è in necessità di ritardare la sua partenza fino alla sera, il più delle volte con grave pregiudizio de' propri interessi, e con non poco incomodo durante la stagione invernale.

Se si considera che altre linee, certo meno importanti della Roma-Ancona, sono servite da un numero non piccolo di treni, ci pare modesta la istanza del-

l'Amministrazione provinciale di Ancona, la quale si limita a chiedere che venga accelerata la marcia del treno diurno, qualora non si volesse istituire altro treno diurno, che permetta di compiere l'intero viaggio nello stesso tempo impiegato dal treno notturno.

✂

Parecchi Sindaci della provincia di Brescia hanno instato presso il Ministro dei lavori pubblici perchè nella Stazione di Ponte S. Marco sia attivato il servizio delle merci a piccola velocità.

✂

Sappiamo che, fra l'ing. capo del Genio civile di Bologna ed il R. Sotto-Commissario tecnico per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, si stanno prendendo gli opportuni concerti per fissare la località in cui dovrà aver luogo la intersecazione della detta ferrovia con quella da Bologna a Verona, in prossimità dell'abitato di San Felice.

✂

Ci scrivono da Lucca, che la situazione dello scavo nella grande galleria dei Ceracci, lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, alla fine di marzo p. p. era la seguente: piccola sezione m. 830, grande sezione m. 600. La lunghezza della galleria essendo di m. 1654, al 1° aprile corrente restavano ancora da perforare m. 824 di piccola sezione e 1054 di grande sezione.

✂

Sappiamo che i capi-servizio dell'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, in una recente Conferenza a Milano, hanno riconosciuta la convenienza di aumentare il premio stabilito dall'art. 104 del Regolamento sul personale per gli agenti rispetto alle contravvenzioni dei viaggiatori.

Tale premio, stabilito invariabilmente in L. 1, si proporrebbe fosse portato a 1|4 della multa da infliggersi al viaggiatore in contravvenzione, come già si pratica per lo scoprimento di abusi nel trasporto delle merci.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie ha approvato lo schema di nuove norme per il trattamento degli agenti chiamati a prestare servizio militare, e lo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

✂

L'Ufficio del Genio civile di Teramo ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto per la fornitura degli scambii occorrenti nelle Stazioni della ferrovia da Teramo a Giulianova. La spesa presunta a base d'asta per la fornitura medesima rileva a L. 20,995.

✂

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che un'apposita Commissione tecnica governativa, composta dall'Ispettore del Genio civile commendatore Ferrucci e dal R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule cav. Fossati, proceda ad una ispezione delle ferrovie della Sicilia.

Nella loro ispezione, i predetti signori saranno accompagnati da competenti funzionarii dell'Amministrazione delle ferrovie Meridionali, esercente quelle linee per conto dello Stato.

✂

Ci scrivono da Trapani che quella Deputazione provinciale, in sua recente seduta, si è occupata della pratica del rialzo della base di tariffa pei viaggiatori di 3.a classe sulla linea Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, chiesto dalla Società esercente la linea.

La detta Deputazione è venuta alla seguente deliberazione: « Dar voto adesivo per il rialzo di tariffa relativamente ai viaggiatori di 3.a classe, a condizione però che venga attivato il treno diretto quotidiano da Trapani a Palermo e viceversa; e vengano istituiti i biglietti di andata e ritorno, quelli di abbonamento e quelli festivi, come si pratica in tutte le altre linee del Regno ».

✂

Siamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che sia istituito un apposito Ufficio tecnico di Direzione in Siracusa, coll'incarico di provvedere al servizio degli studii e dei lavori della ferrovia Siracusa-Licata.

La nuova Direzione comincerà a funzionare col 1.o maggio prossimo, ed alla medesima verrà preposto l'ing. capo del Genio civile cav. Patti.

✂

Sappiamo che il Consiglio di amministrazione della Società di Navigazione generale italiana ha deliberato che alle spedizioni di numerario da farsi dalle diverse Banche ed Istituti di emissione, in causa della abolizione del corso forzoso, col mezzo dei piroscafi della Società stessa, sia applicata l'antica tariffa della cessata Compagnia Florio, convenuta fra questa Compagnia e la Direzione del Tesoro pei trasporti di numerario a conto dello Stato.

✂

Dall'egregio ing. comm. Alfredo Cottrau abbiamo testè ricevuto una lettera-articolo relativa alla costruzione di un ponte sullo Stretto di Messina, che pubblicheremo con piacere nel prossimo numero, mancandoci oggi il tempo e lo spazio.

✂

Essendosi lamentato il difetto d'illuminazione della Stazione marittima di Venezia, dove nelle ore notturne riuscivano difficili le operazioni di scarico dei bastimenti colà ormeggiati, ed il transito dei marinaj e negozianti attraverso i passaggi costeggianti la laguna erasi fatto pericoloso, il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ordinato l'impianto, in via provvisoria, di 50 fanali speciali a petrolio, lungo i detti passaggi, riservandosi di provvedere in modo definitivo per l'illuminazione dello Scalo a gaz o colla luce elettrica, secondochè dagli studii intrapresi parrà più conveniente.

Inoltre, per disposizione dello stesso Consiglio, verranno posti dei ripari nei punti di passaggio, che presentano qualche pericolo.

✂

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha decisa l'illuminazione straordinaria della Stazione di Torino P. N. in occasione dell'arrivo delle L.L. A.A. Reali il Duca di Genova e la principessa Isabella di Baviera.

✂

Il Consiglio d'amministrazione approvò la stipula-

zione dei contratti di vendita dei terreni di compendio della soppressa Stazione di Milano P. V. alla Società edificatrice delle case operaie in Milano.

><

Ieri si è tenuta una Conferenza a Vienna per trattare della riforma del servizio cumulativo italo-austro-ungarico.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 21,800 per riparazioni alla locomotiva N. 867 *Seneca*, e relativo *tender*;

Idem di L. 12,200 per riparazioni alla locomotiva N. 813 *Bormida*, e relativo *tender*;

Idem di L. 19,500 per impianto di una piattaforma da m. 7 nella Stazione di Bra;

Idem di L. 9,870 per riordino delle chiusure sulla tratta Torre del Lago-Seravezza (linea Firenze-Massa);

Idem di L. 6,600 per chiusura con steccconato rustico del tronco da Piacenza a Pontemure;

Approvò che sia stipulata una Convenzione per la concessione alla Società Ligure dei telefoni Bell di sorpassare coi cavi metallici la ferrovia del Passo Nuovo a Sampierdarena;

Aggiudicò la fornitura di 1,300 copertoni per carri e per Scali merci alla Ditta Niccolini.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 21 corr.

Furono. fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di una ferrovia da Cossato a Strona;

La costruzione di una ferrovia da Biella a Sagliano-Micca;

La costruzione del tronco Palmi-Gioia Tauro, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

L'appalto per fornitura e posizione in opera della massicciata e dell'armamento della ferrovia Carmagnola-Bra;

L'allacciamento provvisorio della ferrovia Parma-Suzzara alla linea Parma-Brescia;

L'impianto di una tramvia a vapore da Navacchio a Calci, in provincia di Pisa;

Le opere occorrenti per difesa e sicurezza del transito lungo la strada nazionale Genova-Piacenza in provincia di Pavia;

La costruzione del tratto da Rotello alla comunale di Santa Croce di Magliano, della strada provinciale Campomarino-Pietracatella, in provincia di Campobasso;

Le opere complementari occorrenti nel recinto della nuova Dogana di Milano;

Il raddrizzamento del Santerno fra le botte Passo della Regina e Plontina, nei territorii di Lugo, Massalombarda e Sant'Agata, in provincia di Ravenna;

La sistemazione della via alzaia a sinistra di Adige, da Ponton al Confine trentino, in provincia di Verona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ivrea-Aosta — Alle ore 10 ant. del 4 maggio p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura e collocamento in opera delle travate metalliche per ponti, lungo il tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso tra Verrès e Chambave, per la presunta somma di L. 236,690.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo ricevuto l'ordine, per dare ogni cosa compiuta entro mesi 7.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,835, ed in L. 23,670 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. del 9 maggio p. v., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Belluno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Belluno e Bribano, della lunghezza di m. 12,741 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 1,617,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere proseguiti per modo che l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno della consegna. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo. entro mesi 12 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, ed in L. 130,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Alle ore 10 ant. del 12 maggio p. v., presoo il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì, compreso fra il chil. 1 + 880 a partire dalla Stazione di Cuneo, ed il chil. 20 + 100, della lunghezza di m. 18,220 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera della massicciata e dell'armamento), per la presunta somma di L. 964,000

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 22 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 8 successivi ai 22 di cui sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 49,500, ed in L. 96,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — La *Gazz. Piem.* di venerdì scrive:

I lavori della linea Cuneo-Nizza per il Colle di Tenda e Ventimiglia sono incominciati.

Il barone Vautheleret, concessionario del primo tronco (Cuneo-Boves-Borgo San Dalmazzo) fece in questi giorni la ricognizione della linea, in compagnia del signor Vigna Francesco, suo rappresentante generale per la costruzione. Quindi, in presenza degl'ingegneri del Governo, furono incominciati i lavori di escavazione della prima trincea presso Cuneo.

Questo pronto incominciamento dei lavori è di buon augurio per la costruzione del resto di questa linea, che è di tanta importanza per le tre provincie di Cuneo, Porto Maurizio e Torino, in quanto che servirà assai ad agevolare le comunicazioni e sviluppare il traffico tra il Piemonte, la Liguria occidentale e la Provenza. Sperasi che presto verranno appaltati gli altri tronchi per la valle Vermenagna.

Sappiamo intanto che il barone Vautheleret si troverà a

Roma nei primi giorni dell' entrante settimana per sottoporre al Consiglio superiore dei lavori pubblici il suo progetto per la prosecuzione della linea dal Colle di Tenda a Ventimiglia per le valli della Livenza e della Nervia, passando per Briga Marittima, Triora, Pigna, Apricale, Dolceacqua, Camporosso. Gli studii per questa linea sono avanzatissimi e sufficienti perchè si possa pronunciare un definitivo giudizio sulla possibilità e convenienza della sua costruzione.

Si sa che la Camera, approvando la linea Cuneo-Nizza pel Colle di Tenda e Ventimiglia, ammise che essa potesse farsi, tanto per la valle della Roja, quanto per la valle della Nervia. Il barone Vautheleret ha scartato il progetto della Roja, nella persuasione che il Governo francese non approverà il passaggio della ferrovia per Ventimiglia, per quella parte del territorio della valle Roja che gli appartiene.

Qualunque abbia da essere la decisione a questo riguardo, e qualunque progetto sia per adottarsi, noi ci auguriamo che si dia alla questione una pronta soluzione, perchè il bisogno di una più diretta congiunzione del Piemonte colla Contea di Nizza è vivamente sentito.

Ferrovia Torino-Cirié-Lanzo. — Il 19 corrente ebbe luogo in Torino l' assemblea generale degli azionisti di questa Società. Fu numerosissima: 213 azionisti, rappresentanti 6,446 Azioni.

Presiedeva il comm. avv. Paolo Massa, presidente del Consiglio. Constatata l'osservanza delle prescrizioni delle statuto, dichiarava regolarmente costituita l'assemblea; nominava l'ing. Bignami segretario della medesima, e scrutatori i due maggiori azionisti; e delegava il comm. Arcozzi-Masino per la lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione.

Agli introiti netti d'esercizio ed a quelli fuori esercizio aggiungendo la solita sovvenzione chilometrica governativa di L. 10,020, si ebbe un totale introito di L. 559,743.52, e così un aumento di L. 26,512.16 in confronto dell'esercizio 1881.

Sono nella Relazione posti in rilievo il movimento dei viaggiatori, quello delle merci, il medio chilometrico, ecc. ecc.

Dice che l'ordinamento degli *Ufficii centrali di Direzione*, ai quali compete il servizio di ragioneria, di cassa e dei magazzini, mercè le cure del Consiglio d'amministrazione e del Direttore, è condotto a termine, e ne sono prova i copiosi documenti contabili e statistici annessi alla Relazione stessa;

Che, nell'intendimento di far meglio conoscere le risorse e le bellezze delle vallate e paesi toccati dalla ferrovia, venne promossa e si concorse nella pubblicazione di una *Guida descrittiva storico-industriale* dei detti paesi e valli, affidata alla valente penna del prof. Carlo Ratti, ed edita ed illustrata dal libraio cav. Casanova.

Chiude poi la Relazione una meritata parola di lode all'egregio Direttore ing. Bignami, a cui sono dovute molte utilissime innovazioni, ed al personale tutto, che con abnegazione attende ai varii ufficii e mansioni della ferrovia.

Vennero quindi approvati il bilancio consuntivo pel 1882 e quello preventivo pel 1883.

Per ultimo, l'assemblea passò alla nomina dei quattro consiglieri scadenti. Al quale ufficio riuscirono eletti i signori: Palberti avv. Romualdo, Peyron ing. comm. Amedeo, Rognetta ing. comm. Benedetto, Trombotto comm. Carlo.

Vennero quindi nominati sindaci i signori: Martinetti Andrea, Sorrentino Paolo, Gobbi Carlo; ed a sindaci supplenti: Croveris Emanuele, Sciolla avv. Emilio.

Tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell' adunanza del 12 corr., autorizzò la Società concessionaria della tramvia Pinerolo-Perosa ad attraversare con binario la strada provinciale Torino-Pinerolo, per collegare la Stazione della tramvia con quella della ferrovia a Pinerolo, mediante l'osservanza delle prescritte condizioni; ed aderì condizionatamente alla domanda di restituzione dei disegni e del deposito in rendita sul Debito pubblico, fatto dall'ing. Bonelli a corredo della sua domanda di concessione di una tramvia tra Carmagnola e Bra.

Ferrovia Monza-Oggiono. — Leggesi nell'*Araldo:*

Una ferrovia di cui si parla poco, e che pure ha una grande importanza per una parte fiorentissima della provincia di Como, è la ferrovia — di 4ª categoria, a scartamento normale — detta della *Brianza centrale*, originariamente concessa per la tratta da Monza a Basana, e quindi esclusivamente su territorio milanese, ma che oggi si domanda al Ministero di poter prolungare fino ad Oggiono, all'incontro della costruenda Como-Lecco.

La ferrovia Monza-Oggiono attraverserà quindi il vero cuore della Brianza, da Monza all'Eupili, toccando i Comuni di Vedano, Biassono, Macherio, Sovico, Albiate, Riva, Besana, Cortenuova, Renate e Veduggio, donde entra nella provincia di Como tra Nibionno e Cassago, per poi procedere avvicinando i Comuni di Bulciago, Centemero, Costa Masnaga, Garbagnate e Molteno, e di là correre parallela alla Como-Lecco fino alla Stazione capolinea di Oggiono.

Per ottenere appunto dai Comuni interessati l' adesione alla domanda di prolungamento, si tenne, giorni sono, ad Oggiono una riunione dei rappresentanti di quasi tutti i Comuni interessati.

Dopo qualche discussione, si votò unanime l' adesione al domandato prolungamento della ferrovia della Brianza centrale da Besana fino ad Oggiono.

Ferrovia Como-Lecco. — Lo stesso giornale scrive:

Sappiamo che l'ing. Costantino Ferrari, incaricato in assenza dell'originario progettante ing. Pensa, ha rassegnato alla nostra Deputazione provinciale, il completamento del progetto del secondo tronco di ferrovia Como-Lecco, in seguito all'approvata variante per Oggiono sulle basi del progetto Pensa, col corredo dei dettagli desiderati dal Ministero dei lavori pubblici.

La nostra Deputazione ha subito disposto per l'invio al Ministero medesimo del progetto di cui sopra, unitamente a quello del primo tronco redatto dal prefato ing. Pensa e già stato approvato, avvertendone anche la Società delle Ferrovie complementari pel rinnovamento delle pratiche onde ottenere la relativa concessione.

Il tracciato in progetto consta di due tronchi: il primo da Camerlata a Ponte Nuovo, della complessiva lunghezza di chil. 16.844 e del costo preventivato di L. 3,524,604.07; il secondo da Ponte Nuovo a Lecco, di chil. 19 721.97 e del costo di L. 2,970,000; e quindi il complesso della linea avrà uno sviluppo di chil. 36.565.97, con una spesa corrispondente di L. 6,494,604.07.

Ferrovia Colico-Lecco. — Leggiamo nell'*Eco della Provincia*, di Sondrio:

Nella seduta di domenica (15), fra i rappresentanti delle Provincie interessate, venne convenuto il riparto delle quote passive pel Consorzio della linea Colico-Lecco, sulla nota base dei sedicesimi; di cui cinque alla Provincia di Como, cinque alla nostra, quattro alla Provincia di Milano, ed uno a quella di Bergamo. L'ultimo sedicesimo fu lasciato sospeso, per ulteriori trattative.

Notizie particolari, non ancora confermate da ufficiali risposte, lascierebbero credere che il Governo aderirebbe ad anticipare, qualora sia necessario per altre combinazioni, l'armamento del tronco Sondrio-Colico-Chiavenna.

Tramvia Mantova-Brescia. — Scrivono da Mantova, 18:

Oggi ebbe luogo il collaudo della tramvia Mantova-Volta-Guidizzolo-Brescia, costruita dalla Società Belga, rappresentata in Italia dal cav. Pruuieau, console belga in Roma. Il collaudo riuscì completamente. La tramvia è ad armamento *interamente metallico*, sistema Desseres et Battig. Intervennero il prefetto comm. Buscaglione e gli ingegneri delegati dal Governo e dalla Provincia.

Le popolazioni acclamarono festanti il passaggio del treno.

Tramvie di Firenze — Leggiamo nella *Nazione*:

Abbiamo saputo che un progetto di fusione si è stabilito fra le due Società degli Omnibus di Firenze e delle Tramvie Fiorentine; e che, in seguito a tale combinazione, le due Società hanno rivolta al Municipio una domanda per poter

sostituire, sopra alcune linee nell'interno della città, le tramvie agli omnibus.

La domanda presentata tende ad ottenere una linea che, muovendo dalla piazza del Duomo e percorrendo tutta la via Cavour, andrebbe a far capo alle due Barriere delle Cure e del Ponte Rosso, per le quali, mediante una biforcazione sulla piazza Cavour, si farebbe il servizio alternativamente verso l'una e l'altra.

Un'altra linea sarebbe stata richiesta per percorrere lo stradale dal piazzale della Stazione, via Panzani, via Cerretani, piazza del Duomo, via Proconsolo, via Ghibellina, piazza Santa Croce, con giunzione alla linea del Bandino.

Sappiamo inoltre che la Società ha già presentato all'approvazione del Municipio un recentissimo sistema di ruotaie, che vale ad eleminare qualsiasi inconveniente e qualunque incomodo alla pubblica circolazione.

Speriamo dunque che il nostro Municipio accoglierà benevolmente l'avanzatagli domanda.

Ferrovia Adriaco-Tiberina. — Si ha da Arezzo, 17:

Il Consiglio provinciale non ha aderito al Consorzio per la ferrovia Adriaco-Tiberina. Riconoscendo però l'importanza generale e strategica di detta linea, ha deliberato di indirizzare un voto al Governo, affinchè si provveda a questa costruzione a spese dello Stato.

Ferrovia Camerino-Montalto. — Scrivono al *Popolo Romano* da Camerino, 18:

La costruzione della ferrovia Camerino-Montalto di Castro sta per passare tra i fatti compiuti. Ciò devesi: alla benevolenza con cui il Ministro dei lavori pubblici seppe apprezzare la necessità di questa linea; al sussidio di L. 260 al chilometro, concesso per 35 anni dal Consiglio provinciale di Roma; agli sforzi ed ai sacrifizii del Comune di Canino, che s'impose una contribuzione di mezzo milione di lire.

Ma tutto ciò non sarebbe bastato, se il principe D. Alessandro Torlonia, per colmare il vuoto prodotto dal minor sussidio provinciale, non avesse offerto spontaneamente la cospicua somma di L. 140,000. Non è questo il primo atto, con cui l'eccellentissimo Principe si rende benemerito di questo paese, che ebbe sempre per quell'uomo venerando profonda gratitudine, rispetto e benevolenza.

Ferrovia da Napoli a Cuma per Pozzuoli. — Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possa essere accolta la domanda della Società delle ferrovie complementari per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto (m. 1) da Napoli a Cuma per Pozzuoli, e che possa aver luogo il relativo sussidio (L. 1,000 al chil. per 35 anni) da parte del Governo.

La lunghezza della linea è di m. 18,950, ed il relativo costo, giusta la perizia allegata al progetto dell'ingegnere Enrico Dini, in base a cui si farà la concessione, rileva a L. 3,800,000, ossia a L. 200,000 circa al chilometro.

Corso ferroviario di Stazione. — Leggesi nell'*Italia Militare*:

A quanto sappiamo, nel prossimo mese di giugno sarà attuato, sotto la direzione del Corpo di Stato-maggiore, un corso ferroviario di Stazione, al quale sarebbero chiamati alcuni capitani addetti ai Comandi superiori dei distretti, alcuni ufficiali subalterni di fanteria ed ufficiali inferiori in posizione di servizio ausiliario

Il corso consterebbe di due distinti periodi: l'uno preparatorio della durata di quindici giorni, l'altro pratico della durata di due mesi e mezzo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 17 corr., al Consiglio degli Stati sorse una lunga discussione concernente la concessione di una ferrovia elettrica da San Maurizio a Pontresina. La minoranza della Commissione proponeva che non si entrasse in materia su questa domanda, o si aggiornasse questa trattanda alla prossima sessione di giugno, entro il qual tempo il Governo dei Grigioni avrebbe campo di pronunciarsi sui ricorsi inoltratigli dalle Comuni interessate.

Invece la maggioranza della Commissione (relatore il sig. Hauser) proponeva l'entrata in materia, e quindi che si accordasse la concessione di questa ferrovia. Tale proposta venne adottata con 18 voti contro 15.

— Nelle sedute del 19, 20 e 21 corr., il Consiglio nazionale discusse di nuovo la questione sul *riscatto delle ferrovie*, in base alle proposte della maggioranza e minoranza della Commissione ferroviaria, in seguito al messaggio del Consiglio federale di cui si è già parlato.

Nella seduta del 20, il sig. Ruchonnet, presidente della Confederazione rispose agli appunti fatti al Consiglio federale. Questo ha studiato (disse) ed approvato il rapporto del Dipartimento delle ferrovie, e prese, all'unanimità, la risoluzione di fare la proposta, a cui si attiene ancora in oggi. Fin qui la posizione del Consiglio federale è quindi chiara. Invece, ben altrimenti oscura si manifesta la proposta della maggioranza della Commissione, la quale presenta un progetto di riscatto della ferrovia Centrale. Il buio è completo su ciò, perchè non sappiamo, nè cosa dobbiamo comperare, nè a qual prezzo. L'oratore continuò poi a difendere la condotta del Consiglio federale

Finalmente, dopo lunga discussione, alla votazione definitiva nella seduta del 21, la proposta della maggioranza della Commissione venne contrapposta a quella della minoranza, e quest'ultima venne adottata con 67 voti contro 59.

In tal modo (dice la *Gazz. Ticin.*) viene sepolta, almeno per ora, la quistione del riscatto delle ferrovie; ma il progetto ritorna ancora al Consiglio degli Stati, esistendo una differenza fra i due Consigli.

Tariffe austro-germaniche. — Leggesi nel *Fremdenblatt*:

Le conferenze delle Amministrazioni ferroviarie tedesco-austro-ungheresi a Dresda hanno per iscopo di stabilirele singole parti della tariffa, di cui a Vienna si sono fissate le basi.

Furono fatti dalle due parti, dalla prussiana al pari che dall'austro-ungarica, dei sacrificii d'ogni specie per mettere un termine al conflitto e non danneggiare le comunicazioni internazionali dei due paesi; ma anche i sagrifizi devono avere un limite. E precisamente questo limite consiste in ciò, che da parte della Prussia non si può pretendere che le Ferrovie austro-ungheresi debbano fare sagrifizii per interessi speciali prussiani. Un simile interesse speciale prussiano è appunto che le Ferrovie prussiane non possono eseguire i trasporti così a buon mercato, com'è possibile per mezzo del trasporto per le vie d'acqua.

Ora, è nella natura delle cose che, se le Ferrovie prussiane non possono sostenere la concorrenza colla Societ di navigazione dell'Elba, le Ferrovie austriache non devono partecipare a questi sagrifizii. La quistione acquista una certa gravità, in quanto che le Ferrovie prussiane non sono disposte ad accordare la reciprocità completa riguardo a talune linee, mentre la pretendono dall'Austria.

Ferrovie russe. — Il *Mokovskie Viedomosti* annuncia che probabilmente nel 1884 verranno cominciati i lavori della linea ferroviaria Zmerinka-Mohilew, allo studio fino dai 1879; e che il capo del servizio telegrafico della linea Varsavia-Terespol, venne chiamato recentemente a San Pietroburgo per esaminare la questione della linea telegrafica, che deve accompagnare la costrnzione della strada ferrata da Vilna a Rowno.

Ferrovie dell'Argentina — Il nostro Ministro dell'interno, con apposita circolare ai Prefetti, richiamò la loro speciale attenzione sulle mene di alcuni agenti di emigrazione, i quali cercano di arruolare operaj, specie se dell'alta Italia, pei lavori delle ferrovie della repubblica Argentina.

Il Ministro dell'interno invita i Prefetti a porre in avvertenza i sindaci, affinchè, alla loro volta, facciano presenti ai rispettivi amministrati i danni irreparabili, ai quali andrebbero incontro cedendo alle fallaci promesse di quegli agenti.

Notizie Diverse

Cassa di assicurazione pegli operaj — La Giunta parlamentare per il disegno di legge sulla Cassa di assicurazione per gl'infortunii sul lavoro, costituitasi colla nomina del presidente on. Luzzatti e del segretario on. F. Berti, tenne una seduta, coll'intervento del Ministro di agricoltura e commercio.

L'on. Chimirri proponeva che fosse sottratta al Governo l'approvazione delle tariffe, ma il Ministro fu di contraria opinione, e ne spiegò le ragioni.

Il Ministro accettò poi l'ordine del giorno dell'on. F. Berti per coordinare le istituzioni di sodalizii operaj e le Società di mutuo soccorso.

Il progetto di legge e la Convenzione relativa furono approvati, e fu eletto relatore l'on. Luzzatti.

Concessioni d'acqua. — Con R. Decreto 18 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* 19 corr.) è concessa facoltà agli individui e Ditte commerciali nominate di derivare le acque ed occupare gli spazii ivi indicati. Sono 7 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Genova, 1 Belluno, 1 Vicenza, 1 Campobasso, 1 Torino, 2 sottopreffet. Biella); 2 concessioni per *irrigazione* (1 prov. di Cuneo, 1 Lecco); 1 concessione per *uso industriale* (Padova); 2 concessioni per *occupazione di spiaggie lacuali* (Como).

Concessione di miniere. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio annuncia che, con R. Decreto dell'11 febbraio 1883, ai signori cav Giuseppe, cav. Matteo Claudio e Fiorenza fratelli e sorella Guillot, cav. Stanislao Escards, cav. Lanfranco Beccaris ed ing. cav. Luigi Polese, è stata concessa la miniera di antimonio detta *Su Lacu*, posta nella regione della Nurra, in Comune e provincia di Sassari.

Concorso di meccanica agricola. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, nell'intento di diffondere i meccanismi e gli apparecchi meglio adatti all'estrazione delle acque per irrigare i terreni e per abbeverare gli animali, ha aperto un concorso internazionale di meccanismi ed apparecchi elevatori dell'acqua, che avrà luogo a Cagliari.

Un Comitato ordinatore provvederà e disporrà quanto occorre per la riuscita del concorso.

Questo Comitato si compone: del Direttore della Scuola mineraria di Iglesias, che ne sarà il presidente; di un delegato della Provincia, e di un delegato del Comizio agrario di Cagliari.

Il concorso è aperto dal 20 maggio 1883, e si chiuderà non più tardi del 10 giugno.

Possono partecipare al concorso gli inventori, i costruttori ed i semplici depositarii, sì nazionali che esteri.

I meccanismi e gli apparecchi ammessi al concorso si dividono nelle seguenti classi:

Classe 1.ª — Apparecchi perforatori dei pozzi tubulari, muniti delle rispettive pompe aspiranti.

Classe 2.ª — Trivelle ed utensili d'esplorazione per la ricerca d'acque sotterranee, ed apparecchi per pozzi modenesi o artesiani.

Classe 3.ª — Bindoli, rosarii, norie, coclee, ruote a timpano, ruote a cassette, arieti idraulici, e trombe d'ogni maniera.

Classe 4.ª — Disegni d'irrigazione, dei quali si riconosca la possibilità di esecuzione e l'utilità economica nella Sardegna.

I premii assegnati dal Ministero dell'agricoltura sono i seguenti:

Per la classe 1ª, una medaglia d'oro ed acquisto, per parte del Ministero stesso, di due apparecchi del sistema che riporterà il primo premio.

Medaglie d'argento . . . . N. 2
Id. di bronzo . . . . » 2
Per la classe 2ª, medaglie d'oro . . . . » 1
Id. d'argento . . . . . » 2
Id. di bronzo . . . . . » 2
Per la classe 3ª, medaglie d'oro . . . . » 2
Id. d'argento . . . . . » 4
Id. di bronzo . . . . . » 4

Il Ministero dell'agricoltura acquisterà inoltre per la somma di L. 4,000 alcune fra le migliori macchine premiate di questa classe, riservandosene la scelta e la destinazione.

Per la classe 4ª, una medaglia d'oro e lire 500.

Una speciale Commissione giudicatrice, eletta dal Ministero, assegnerà i premii.

I meccanismi e gli apparecchi presentati al concorso debbono assoggettarsi a tutte le prove che stabilirà la Commissione giudicatrice in quelle zone che saranno stimate le più adatte.

Le spese di trasporto dei meccanismi e degli apparecchi fino a Cagliari, come quelle di ritorno, sono a carico degli espositori, i quali però godranno le facilitazioni che si concedono in simili casi dalle Amministrazioni delle ferrovie e dalle Società di navigazione, tanto pel trasporto dei meccanismi, quanto dei concorrenti.

Le spese diverse per le prove sono sostenute dal Ministero dell'agricoltura.

Le domande d'ammissione al concorso debbono essere presentate al Comitato ordinatore non più tardi del giorno 30 corrente, corredate di tutte quelle notizie tecniche ed economiche, che i concorrenti stimeranno utili a fornirsi intorno ai loro meccanismi.

Per ciascuno dei meccanismi esposti deve presentarsi separata domanda, benchè appartengano al medesimo concorrente.

(*Vedi altre norme speciali nella* Gazz. Uff. *del* 9 *corr.*)

Concorso di architettura. — Il Ministero dell'Istruzione pubblica ha aperto un concorso pel progetto di un Ospedale Policlinico da edificarsi in Roma. Questo progetto intende alla costruzione di un Ospedale propriamente detto, con gli edificii delle diverse Cliniche per le scuole mediche e chirurgiche. A tale scopo furono scelte delle aree nella 3ª zona dell'Esquilino, come può vedersi nel tipo, che viene rilasciato dall'assessore per l'edilizia di Roma, a richiesta dei concorrenti.

I progetti dovranno essere presentati non più tardi del giorno 11 ottobre 1883, alle 5 pomeridiane, termine prefisso per l'accettazione di essi, spirato il quale s'intenderà il concorso definitivamente chiuso.

Quindici giorni prima della scadenza del termine anzidetto, la Segreteria del Comune di Roma comincierà a ricevere i progetti stessi, e ne rilascierà ricevuta.

Con apposito avviso sarà annunciato il giorno dell'Esposizione pubblica.

Il concorso sarà giudicato da una Commissione mista di clinici ed architetti, all'uopo nominata dal Ministero della pubblica istruzione.

Il progetto, che verrà giudicato migliore, avrà un premio di L. 10,000; altri due premii di L. 5,000 saranno aggiudicati ad altri due progetti meritevoli d'encomio.

Il Governo, o per esso il Municipio, diviene proprietario dei progetti premiati, ed intende riservarsi piena libertà di azione rispetto all'esecuzione.

Il concorrente dovrà contraddistinguere il suo progetto con un motto, che scriverà eziandio sopra una busta suggellata, in cui darà il proprio nome, il domicilio e la città natale.

(*Vedi le norme speciali nella* Gazz. Uff. *del* 13 *corr.*)

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato, nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 febbraio, lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di marzo 1883, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1882, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di marzo 1883	L.	12,663,214 58
» » 1882	»	12,440,421.13
Differenza in più nel 1883	L.	222,793.45

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di marzo furono come segue:

in quelli del 1883 . . . . L. 36,216,677.42
» 1882 . . . . » 35,395,810.32

Differenza in più nel 1883 L. 820,858.10

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di marzo la seguente somma:

Nel mese di marzo 1883. . . . . . . L. 871,700.60
» » 1882 . . . . » 824,813.95

Differenza in più nel 1883 L. 46,886.65

Dal 1° gennaio 1883 . . . . L. 2,465,883.80
» 1882 . . . . » 2,840,003.—

Differenza in più nel 1883 L. 125,860.80

Per furto ferroviario — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato un manifesto, con cui, per agevolare la scoperta degli autori del furto di L. 60,000 in argento, contenute in sei sacchi e sottratte, nella notte dal 10 all'11 corrente mese, da un vagone del treno 111, durante il percorso da Modane a Bardonecchia a poca distanza dalla prima di dette Stazioni, sopra una spedizione di numerario fatta dalla Casa Rothschild da Parigi al Banco di Napoli a Salerno, l'Amministrazione promette: 1° A chi consegnasse o facesse ricuperare all'Amministrazione la suddetta somma di L. 60,000, o parte della medesima, il *cinque per cento* dei corrispondenti importi; 2° Una mancia di L. 500 a chi potesse soltanto mettere sulle traccie dei veri autori del furto.

Ufficii telegrafici — Il 15 corr. in Gattinara (prov. di Novara), ed il 19 in Ortona dei Marsi (prov. di Aquila) ed in Castelbaldo (prov. di Padova) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato dt giorno.

Telegrafia sottomarina. — La Direzione generale dei telegrafi annuncia essere ristabilito il cavo sottomarino fra Otranto e Valona. Essendosi pure ristabilito il cavo fra Odessa e Costantinopoli, e riattivate alla corrispondenza internazionale le linee turco-bulgare, i telegrammi per la Turchia ed oltre, per la Russia meridionale e per la Bulgaria, riprendono il loro istradamento normale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, fatte poche eccezioni, rimasero intrattati anche nella scorsa settimana. Ne diamo perciò, solo per memoria, i corsi relativi.

Le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 463 ed a 462.50; le Obbligazioni a 268.30; i Buoni a 523; le Sarde, serie A, a 268; la serie B a 271; le nuove a 268; le Palermo-Trapani a 274, prima emissione; le altre di seconda emissione a 268; le Centrali Toscane a 460; le Pontebbane a 433; le Meridionali austriache a 294.50; le Azioni Romane a 118; le Gottardo a 630.

A Parigi, le Lombarde si aggirarono tra il 321.25 al 325; le Obbligazioni relative sul 296.25; le Vittorio Emanuele sul 284; le Azioni Ferrovie Romane sul 116.

CONVOCAZIONI

Compagnie Belge-Italienne de chemins de chemins de fer — Gli azionisi sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 1° maggio p. v. in Bruxelles, sede sociale (via Belliard, 76), per l'approvazione del bilancio 1882, per la nomina di un amministratore e di un commissario pel 1883, e per la estrazione delle Obbligazioni da ammortizzare il 20 agosto p. v.

Società dei Tramways di Modena — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 4 maggio p. v. sul luogo e coll'ordine del giorno già indicati precedentemente.

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 maggio p. v. in Venezia, sede sociale (S.ª Maria Zobenigo, calle Gritti), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sulla gestione del 1882, per la relazione dei censori, per approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società italo-americana in Torino per l'esercizio del Telefono Bell. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 maggio p. v. in Torino (via Finanze, 5), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per approvazione del bilancio 1882 e deliberazione relative, per provvedimenti in seguito al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 2 maggio p. v., presso la Direzione d'artiglieria di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 22,000 aste per casse di fucili, in due lotti da 11,000 ciascuno, e pel rispettivo importo di L. 33,000. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 3,300 per ciascun lotto o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 21,000 sbarre per casse di fucili fucinate, per il complessivo importo di lire 52,500. Consegna entro giorni 80, in 2 rate eguali di 10,500 ciascuna: la 1ª entro 60 giorni, e la 2ª nei 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 5,300 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 22,356 di acciaio naturale in verghe, per l'importo di L. 17,884.80. Cocsegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,800 come sopra.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 22,714 di acciaio naturale in verghe, per l'importo di L. 18,171.20. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,900 come sopra.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Albano a Marsiconuovo, compreso fra la testata destra del ponte sul Basento ed il pozzo di Rocca Padula al di là di Trivigno, della lunghezza di m. 10,164, per la presunta somma di L. 227,000. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia per ricovero delle torpediniere, con scalo d'alaggio, nell'Arsenale militare marittimo di Spezia, per l'importo di L. 75,000. Deposito cauzionale L. 7,500 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Mormanno per Papasidero a Sculea, compreso fra la Sella di Colle Trodo e Papasidero, della lunghezza di m. 14,867.38, per la presunta somma di L. 375,230. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sulla Muzza, ad uso della strada da Lavagna a Comazzo, per l'importo di L. 52,700. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di acciaio fuso diverso e naturale in verghe nei seguenti due lotti: 1° kg. 29,450 per L. 29,190; 2° kg. 23,490 per L. 20,973. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3,000 pel 1° lotto, e L. 2,100 pel 2°, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di kg. 83,740 di acciaio fuso e ferro in verghe sagomate e diverse, pel complessivo importo di L. 42,365. Consegna entro 105 giorni in 3 rate: la prima entro 45 giorni, le altre due di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 4,300 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Sarno per Bracigliano a Forino, compreso fra Sarno ed il confine colla provincia di Avellino, della lunghezza di m. 17,972.05, in diminuzione dell'importo di L. 311,745, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una variante della strada nazionale detta di Matera, tra l'abitato di Rapolla ed il ponticello detto dell'Arcidiaconato, della lunghezza di m. 3029.25, per la presunta somma di L. 113,030. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva come sopra.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 13,940 di acciaio naturale in verghe, per lo importo di L. 11,152. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,200 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale dalla marina di Gioia Tauro a quella di Gerace, compreso fra il vallone Dicudine e la marina di Gerace, della lunghezza di m. 31,078, in diminuzione dell'annuo canone di L. 14,866.89, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,200, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 2.o tronco della strada provinciale da Forca di Penne alla provinciale Teramo-Chieti, compreso fra l'abitato di Civitella-Casanova ed il fosso Princialunga, della lunghezza di m. 10,950, per la presunta somma di L. 382,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per lo appalto della fornitura di kg. 25,002 di acciaio naturale in verghe, per l'importo di L. 20,073.60. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 22,714 di acciaio naturale in verghe, per l'importo di L. 18,171.20. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,900 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bene-Vagienna (prov. di Cuneo), si terrà un'asta, per conto del Consorzo dei Comuni di Bene-Vagienna, S. Albano Stura, Trinità, Liquio Tanaro, Narzole e Cherasco, per la costruzione dei troco chi 2° e 3° del nuovo canale raccoglitore d'acque per l'irrigazione, sul prezzo di L. 123,000 pel 2° tronco e di L. 200,000 pel 3.° Il Capitolato è visibile presso i Comuni suddetti e presso l'ing. Camusso in Torino (via Carlo Alberto, 9).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1883

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,595.86	466,084.50	292.06
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.—	439,398.01	285.51
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 56.86	+ 26,686.49	+ 6,55
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,589.19	3,988,651.26	2,509.86
Introiti corrisp. nel 1882	1,486.33	3,786,174.27	2,547.33
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+102.86	+ 202,476.99	— 37.47

Il 1. marzo è stato aperto il tronco Vinchiaturo-Baranello di Km. 5.

Rete Calabro-Sicula	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	238,742.85	178.43
Settimana corrisp. nel 1882.	1,324.—	268,224.78	202.59
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	— 29,481.93	+ 24.16
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	2,085,579.19	1,558.73
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,324.—	1,945,076.61	1,469.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 14.—	+ 140,502.58	+ 89.64

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,370,45	7,782,30	7,094,12
Piccola Velocità	7,284,48	241,96	4,664,81
Totali . . .	29,654,93	8,024 26	11,758,93

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dal* 8 *al* 14 *gennaio* 1883

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	552,149.57	17,076.26
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	505,975.43	15,694.82
Differenza (in più . . .	5	46,174.14	1,381.44
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 detto 1883.	1,684,538	1,103,345.22	17,076.26
Periodo corr. 1882	1,681,000	988,406.54	15,329.66
Aumento	3,538	114,938.68	1,746.60
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di ottobre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	10,702.94	49,173.83	6,386.24	66,262.91
Bagagli e cani . .	110.38	938.8	165.19	1,260.39
Merci a grande vel.	1,154.46	8,227.35	487.59	9,869.40
Merci a piccola vel.	13.544.76	5,833.78	3,502.70	69,881.24
Introiti diversi . . .	394.03	940.40	352.16	1,686.59
Totale . . .	25,956.57	11,110 08	10,893 88	148,960.53

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere al completamento del piazzale e alla costruzione di alcuni fabbricati nella Stazione di LUCIGNANO sulla linea Empoli-Chiusi, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all' accollo di tali lavori.

Il Capitolato registrato a Firenze il 7 Aprile al N. 1434 ed al quale sono unite quattro tavole di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell' Ingegnere Ispettore Capo della 1ª Sezione del Mantenimento situato nel Palazzo già dell' Esposizione a Porta al Prato in Firenze.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 30 corrente.

La busta sigillata contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione esterna:

Offerta per la esecuzione dei lavori alla Stazione di Lucignano.

Insieme all' offerta, quei concorrenti, che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto della Amministrazione, dovranno presentare un certificato di idoneità di data recente e rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie Italiane, o del Genio Civile o Militare.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile, sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L' apertura delle offerte alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione il giorno 1° Maggio a ore 2 pomeridiane.

Firenze, 14 Aprile 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. *versato* . . . . . . » 35,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di marzo 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	316,192.80	315,425.40	767.40	»
Ancona	111,340.30	105,556.65	5,783.65	»
Aquila	69,269.90	68,064.20	1,205.70	»
Arezzo	71,285.35	70,446.65	838.70	»
Ascoli Piceno	50,489.10	56,208.10	»	5,719. »
Avellino	72,012.60	69,198. »	2,814.60	»
Bari	266,451.40	251,114.20	15,337.20	»
Belluno	37,442.40	34,608.80	2,833.60	»
Benevento	39,933 »	42,322.70	»	2,389.70
Bergamo	209,946.20	217,188.50	»	7,242.30
Bologna	301,157.50	300,188.50	969. »	»
Brescia	233,908.30	228,938.20	4,970.10	»
Cagliari	177,136. »	190,100.90	»	12,964.90
Campobasso	68,358. »	85,181.30	»	16,823.30
Caserta	283,644.40	260,970.20	22,674.20	»
Catanzaro	93,243.55	102,555.30	»	9,311.75
Chieti	90,904.10	89,639.50	1,264.60	»
Como	208,652.55	202,835.65	5,816.90	»
Cosenza	86,994.75	84,327.10	2,667.65	»
Cremona	189,137.40	184,186.10	4,951.30	»
Cuneo	237,199.20	235,630.10	1,569.10	»
Ferrara	199,865.40	192,831.10	7,034.30	»
Firenze	576,791.60	577,569.90	»	778.30
Foggia	151,239.40	143,816.40	7,423. »	»
Forlì	116,947.60	118,043.80	»	1,096.20
Genova	576,451.60	546,162.40	30,289.20	»
Grosseto	71,594.20	69,622.70	1,971.50	»
Lecce	253,860.10	241,186.20	12,673.90	»
Livorno	160,568.50	142,343.25	18,225.25	»
Lucca	157,105.95	168,398.05	»	11,292.10
Macerata	68,434.70	70,954.40	»	2,519.70
Mantova	200,420.65	190,594.40	9,826.15	»
MassaCarrara	76,834.90	71,860.20	4,974.70	»
Milano	778,878.80	791,021.82	»	12,143.02
Modena	170,018.75	152,706.10	17,312.65	»
Napoli	840,447.20	838,305.60	2,141.60	»
Novara	322,894.68	309,893.60	13,001.08	»
Padova	244,638. »	237,709.68	6,928.32	»
Parma	151,329. »	154,422.30	»	3,093.30
Pavia	242,934.30	225,545.35	17,388.95	»
Perugia	179,579.90	168,555.60	11,024.30	»
Pesaro e Urb.°	62,777.90	67,870.80	»	5,092.90
Piacenza	121,436.35	121,887.30	»	450.95
Pisa	203,257.50	215,109.50	»	11,852. »
Porto Mauriz.	92,643.40	82,491.40	10,152. »	»
Potenza	83,636.60	97,878.30	»	14,241.70
Ravenna	124,014.50	121,859.10	2,155.40	»
ReggioCalab.	105,016.70	106,600.90	»	1,584.20
Reggio Emil	97,314. »	103,586. »	»	6,272. »
Roma	704,457.70	668,009.10	36,448.60	»
Rovigo	175,657.60	176,381.60	»	724. »
Salerno	185,058.45	181,732.30	3,326.15	»
Sassari	107,683.35	97,246.60	10,436.75	»
Siena	76,311.90	74,868.50	1,443.40	»
Sondrio	25,028.90	23,253.70	1,775.20	»
Teramo	54,733.80	53,950.65	783.15	»
Torino	635,627.10	587,597.20	48,029.90	»
Treviso	116,191.30	126,143.75	»	9,952.45
Udine	226,412. »	224,242. »	2,170. »	»
Venezia	336,968.10	326,599.05	10,369.05	»
Verona	240,574.50	243,342.90	»	2,768.40
Vicenza	132,878.90	133,541.48	»	662.58
Somme L.	12,663,214.58	12,440,421.13	361,768.20	138,974.75
Defalcasi la diminuzione	. . . . . .	. . . . . .	138,974.75	
Resta l'aumento di marz.	. . . . . .	. . . . . .	222,793.45	
Prodot. dal 1° gen. e febbraio	23,553,462.84	22,955,398.19	598,064.65	
Totali gen. L.	36,216,677.42	35,395,819.32	820,858.10	

Per il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta	80,846.60	75,863.70	4,982.90	»
Catania	197,652.10	172,283.30	25,368.80	»
Girgenti	109,202.80	99,797.40	9,405.40	»
Messina	98,802.60	95,555.60	3,247. »	»
Palermo	222,822.70	215,243.40	7,579.30	»
Siracusa	96,227.30	95,912.55	314.75	»
Trapani	66,146.50	70,158. »	»	4,011.50
Somme L.	871,700.60	824,813.95	50,898.15	4,011.50
Defalcasi la diminuzione	. . . . . .	. . . . . .	4,011.50	
Resta l'aumento di marz.	. . . . . .	. . . . . .	46,886.65	
Prodotti dall'1° gen. al 28 feb.	1,594,183.20	1,515,189.05	78,994.15	
Totali gen. L.	2,465,883.80	2,340,003. »	125,880.80	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 13 aprile 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
A. CASALINI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'impianto della nuova Stazione dell'ARBIA fra quelle di Siena e Asciano, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo dei relativi lavori.

Il Capitolato registrato a Firenze il 10 andante al N. 1469 ed al quale sono unite quattro tavole di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 1ª Sezione del Mantenimento situato nel Palazzo già dell'Esposizione a Porta al Prato in Firenze.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale a Firenze la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 5 Maggio p. v.

La busta sigillata contenente l'offerta, dovrà oltre la firma del concorrente, portare la indicazione esterna:

Offerta per la esecuzione dei lavori per la nuova Stazione dell'Arbia.

Insieme all'offerta, quei concorrenti, che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell'Amministrazione, dovranno presentare un certificato di idoneità di data recente e rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie Italiane, o del Genio Civile o Militare.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile, sotto tutti i rapporti, quando anche questi non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; e si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo restare perfettamente libera.

L'apertura delle offerte alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione il giorno 7 Maggio a ore 2 pomeridiane.

Firenze, 14 Aprile 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	55,600	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	125,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	372,600	»
GHISA da rifondere	»	114,300	»
OTTONE da rifondere	»	16,400	»
RAME da rifondere	»	5,100	»
ZINCO da rifondere	»	20,000	»
ASSI montati per locomotive e tenders N. 5	»	6,276	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **8 maggio 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 10 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 Aprile 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.* Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore
DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA),
dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

INDUSTRIA CARINTIANA
IN LEGNAMI
VILLACO (Austria)

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore **Produzione speciale a misura obbligata per impresse tr.** - Specialità in fabbricazione di **pavimenti** e **vanvellati, tettoie** e **oggetti** di legno per **ferrovie** e **tramways**.

Prezzi e ragguagli a richiesta.

COURTIAL E COMP.IA

Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS
E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema
CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE
D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 2 Maggio 1883. N. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

Diamo oggi il testo del disegno di legge per l'esercizio delle Ferrovie italiane, distribuito testè alla Camera dei deputati, e di cui abbiamo pubblicato un sunto nel precedente numero.

Il disegno di legge è preceduto da una Relazione di 54 pagine in 4°, ed è accompagnato dall'Allegato *A* relativo alla composizione delle reti, e dagli Allegati *B* e *C* concernenti le Tariffe (generali e speciali comuni) e le Condizioni pei trasporti.

In riserva di occuparci convenientemente della Relazione e degli altri allegati, facciamo oggi luogo al disegno di legge ed all'allegato *A*.

Disegno di legge.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare contratti per affidare all'industria privata l'esercizio delle ferrovie di proprietà dello Stato, o da lui esercitate, o che fossero riscattate, come altresì quello di nuove ferrovie complementari, giusta la ripartizione di cui nella tabella Allegato *A*, alle condizioni e sulle basi di massima specificate negli articoli seguenti.

Art. 2. L'esercizio dovrà essere fatto dai concessionarii a tutto loro rischio e pericolo, e con materiale proprio, restando a loro carico, salvo il disposto degli articoli 5 e 6, tutte le spese inerenti alla sorveglianza ed al mantenimento ordinario e straordinario della via, dei fabbricati e delle loro dipendenze; al mantenimento ordinario e straordinario del materiale mobile, dell'armamento, del materiale fisso, dei meccanismi, degli attrezzi e del mobilio delle stazioni; non che le spese tutte inerenti al traffico ed alla trazione.

Art. 3. I concessionarii saranno obbligati ad acquistare il materiale mobile, i meccanismi, gli attrezzi ed oggetti d'ogni genere, nonchè le materie di consumo per l'esercizio, esistenti nei magazzini o nei depositi lungo le linee.

I concessionarii dovranno rilevare i contratti stipulati od in corso di stipulazione per l'acquisto di nuovo materiale mobile, e quelli per la fornitura di oggetti, materiali e materie di consumo d'ogni genere, come pure qualsiasi altro contratto relativo all'esercizio delle linee contemplate nell'appalto, assumendo perciò in tutto i diritti ed obblighi derivanti dai contratti stessi.

I crediti dei fornitori pei sovra indicati oggetti, materiali e materie, saranno liquidati e pagati dal Governo o da chi per esso, per la sola parte delle provviste consegnate e addebitate ai concessionarii.

Per le provviste d'ogni genere, occorrenti all'esercizio, i concessionarii dovranno valersi dell'industria nazionale, in base alle norme speciali da stabilirsi nei Capitolati.

Art. 4. La quantità e la qualità del materiale mobile per l'assunto esercizio dovranno sempre essere in relazione ai bisogni del traffico; epperò i concessionarii saranno tenuti a provvedere in tempo ai necessarii aumenti, perchè fin dal primo anno d'esercizio, le percorrenze medie annuali delle singole categorie di rotabili non abbiano a superare i limiti massimi stabiliti dal Capitolato.

Art. 5. Per la rinnovazione dell'armamento, per gli ampliamenti, i miglioramenti e le spese derivanti da casi di forza maggiore, e per far fronte alle eventuali passività nell'esercizio di nuove linee, saranno istituiti appositi fondi di riserva, da formarsi con prelevamenti sui prodotti lordi delle ferrovie esercitate.

Il fondo di riserva, relativo all'esercizio di nuove linee, sarà determinato nella ragione di un tanto per cento del prodotto lordo, e con riguardo alle loro speciali condizioni; saranno invece determinati proporzionalmente alla lunghezza delle linee in esercizio della rete appaltata i prelevamenti

pei fondi di riserva destinati alla rinnovazione dell'armamento, ai lavori d'ampliamento e miglioramento della via, dei fabbricati ed accessorii, non che alle spese imputabili a casi di forza maggiore.

Il Capitolato d'appalto dell'esercizio determinerà le norme per i prelevamenti destinati ai suddetti fondi di riserva, i quali saranno commisurati ai bisogni, tenuto conto dei fondi stanziati in bilancio colle leggi del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), del 23 luglio 1881, n. 336 (serie 3ª), e del 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª), o già impegnati all'atto dell'approvazione del contratto, escluso ciò che riguarda il materiale mobile.

Art. 6. Per gli effetti di cui al precedente articolo, per spese inerenti ai casi di forza maggiore, si intendono quelle per danni e guasti prodotti alle linee e loro dipendenze da terremoti, inondazioni, mareggiate, franamenti di terreni, i quali guasti abbiano per effetto di sconvolgere il piano stradale e di spostarne i binarii per modo da interrompere il servizio; e sempreché non siano imputabili a colpa del concessionario od a negligenza della manutenzione.

Art. 7. Le tariffe e condizioni generali da applicarsi ai trasporti in ferrovia pei viaggiatori e per le merci a grande e piccola velocità sono quelle allegate alla presente legge (Allegato *B*).

Le tariffe speciali comuni, che dovranno essere applicate in servizio interno di ciascuna rete ed in servizio cumulativo fra le diverse reti delle Ferrovie italiane, saranno determinate nei contratti d'esercizio, sulla base di quelle dell'Allegato *C*.

Le tariffe dell'Allegato *B* non potranno essere aumentate che per legge, e per Decreto Reale le tariffe di cui all'Allegato *C*.

Ogni mutamento di dette tariffe, entro il limite delle medesime ritenuto come massimo, dovrà essere autorizzato dal Governo e notificato in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *B* e *C*, sarà obbligo dei concessionarii, a misura che se ne presenti l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano allo sviluppo del traffico, tanto interno che internazionale. Fino a che queste ultime tariffe non saranno attivate, si intenderanno applicabili le speciali e locali vigenti sulle singole reti, in quanto siano più vantaggiose al commercio di quelle dei suddetti Allegati *B* e *C*.

Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali sarà sempre in facoltà del Governo di ordinare ai concessionarii (ove non ne prendano essi l'iniziativa) la istituzione di nuovi servizii cumulativi ed il miglioramento degli esistenti, sia interni che internazionali e colle Società di navigazione.

Art. 8. Il Governo potrà ordinare d'ufficio ribassi di tariffa al disotto delle contrattuali.

Quando a questi ribassi sieno dissenzienti i concessionarii, tanto i vantaggi come le perdite, salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 10, spetteranno esclusivamente allo Stato, tenendo perciò conto separato dei prodotti ottenuti colla nuova tariffa ribassata e di quelli che per le stesse spedizioni si sarebbero ricavati, conservando le tariffe in vigore.

Nei casi di straordinarie carestie o di altre pubbliche calamità, è in modo assoluto riservata la facoltà al Governo di ordinare, su tutta o su parte della rete, pei generi alimentari ed altri di prima necessità, una temporaria riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe contrattuali, senza che i concessionarii possano elevare pretese di verun compenso.

Art. 9. Gli orarii dei treni viaggiatori e misti e di merci con viaggiatori, nonchè il numero e la classificazione dei treni stessi, saranno determinati dal Governo, sentiti i concessionarii nelle loro proposte ed osservazioni.

Art. 10. L'esercizio è concesso mediante compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi diretti ed indiretti provenienti dall'esercizio, ed in base ad uno o più coefficienti pei diversi cespiti d'entrata, da determinarsi negli atti di concessione.

Nei Capitolati potrà venir fissata una somma, che rappresenti il minimo di compartecipazione devoluto allo Stato sui prodotti lordi dell'esercizio; e saranno pure, in tal caso, determinati i modi e termini della relativa liquidazione e dei versamenti nelle Casse dello Stato.

Qualora gli utili delle Società ascendessero ad una somma, la quale, compresa l'imposta di ricchezza mobile, importasse un utile superiore al 7.50 per cento sul capitale versato in Azioni a norma di contratto, la metà del sopravvanzo spetterà al Governo.

In questo caso, cesserà inoltre l'obbligo del conto separato, di cui al secondo comma dell'articolo 8, rimanendo i concessionarii tenuti senz'altro ai ribassi di tariffa, che dal Governo saranno ordinati, nei limiti da stabilirsi nei contratti.

Art. 11. Le basi della compartecipazione, di cui al precedente art. 10, saranno applicate alle linee delle antiche reti già in esercizio, ed a quelle già aperte o da aprirsi all'esercizio fra le complementari, classificate nella prima e nella seconda categoria dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Per le linee complementari di terza e quarta categoria, di cui il Governo richiedesse ai concessionarii l'esercizio in aggiunta alle suindicate, l'esercizio sarà fatto in base alle norme che saranno fissate nel Capitolato di concessione; le relative contabilità, come pure quelle delle linee di 2ª categoria, dovranno tenersi perfettamente distinte, tanto per gli introiti, quanto per le spese, agli effetti della compartecipazione devoluta ai Corpi morali interessati, a senso della citata legge del 29 luglio 1879.

L'utile netto, che, diffalcata la quota di compartecipazione ai Corpi morali, risulterà dall'esercizio delle suddette linee di terza e quarta categoria, spetterà allo Stato, e sarà versato nelle Casse erariali, sotto deduzione del 5 per cento devoluto ai concessionarii.

Alle perdite derivanti dall'esercizio delle linee stesse servirà il fondo di riserva, di cui al precedente articolo 5.

Allorchè nell'esercizio di una di queste linee si verifichi, per due anni consecutivi, una eccedenza di prodotti sulle spese, la linea stessa entrerà a far parte della rete ed in aggiunta alle linee della tabella Allegato *A*, salvo sempre la compartecipazione devoluta ai Corpi morali, a senso della ripetuta legge del 29 luglio 1879.

Art. 12. Nei Capitolati di concessione saranno specificati i diritti ed obblighi delle parti contraenti per la gestione tecnica, economica e finanziaria sulle basi generali tracciate nel presente disegno di legge, le disposizioni di massima per la consegna e riconsegna delle linee e del materiale, le norme generali riguardanti il personale ed il materiale attualmente in servizio sulle diverse reti, i fondi spettanti alle Casse per le pensioni e di soccorso, ed alle masse vestiario

ed altre istituzioni concernenti il personale, i modi di valutazione e di pagamento delle somme per acquisto del materiale mobile, l'ammontare del deposito a garanzia da versare nelle Casse dello Stato, e gli obblighi della Società relativamente ai servizii postale e telegrafico, al trasporto dei funzionarii delle Amministrazioni dello Stato e dei militari.

Art. 13. Sia per ragioni di servizio, e sia per considerazioni d'ordine pubblico, il Governo potrà prescrivere il traslocamento ed anche il licenziamento di qualsiasi funzionario od agente addetto all'esercizio, ed i concessionarii dovranno ottemperare, senza altro, all'ordine ricevuto.

Art. 14. Coi contratti d'esercizio saranno regolati i rapporti fra lo Stato e le Società nei casi di concessioni di ferrovie o di tramvie, che il Governo avrà sempre facoltà di accordare.

Art. 15. Le nuove Società per l'esercizio di ognuna delle reti dovranno essere costituite col capitale in Azioni, che verrà designato nel Capitolato speciale di concessione, con facoltà di emettere Obbligazioni per una somma non superiore a quella consentita dal Codice di commercio.

I membri del Consiglio d'amministrazione delle Società dovranno essere di nazionalità italiana, e solo per un quinto potranno essere stranieri, purchè aventi stabile domicilio in Italia; un quarto dei componenti l'intero Consiglio sarà di nomina diretta del Governo.

Art. 16. La durata della concessione non potrà eccedere quella di anni 60, divisa in tre periodi d'anni 20 ognuno.

Tanto il Governo, quanto i concessionarii avranno diritto di far cessare il contratto alla scadenza di ciascuno dei citati periodi, mediante preavviso di anni due dalla scadenza stessa.

Art. 17. La risoluzione di qualunque questione possa insorgere fra il Governo ed i concessionarii per l'esecuzione dei contratti d'esercizio, escluse quelle di personale di cui all'art. 13, sarà deferita ad una Commissione permanente, i cui giudizii saranno inappellabili e non soggetti a ricorso, nè in Cassazione, nè in revocazione.

La Commissione sarà composta del presidente della Corte d'appello di Roma; di due consiglieri di Stato designati dal Consiglio medesimo a sezioni riunite; di due funzionarii nominati per Decreto Reale, in rappresentanza dell'Amministrazione governativa, e di due rappresentanti della Società concessionaria interessata, nominati dal rispettivo Consiglio d'amministrazione.

Art. 18. Per l'esecuzione della presente legge è fatta facoltà al Governo del Re di procedere al riscatto della rete delle Strade ferrate Meridionali, alle condizioni stabilite nell'articolo 22 della Convenzione approvata con legge 23 luglio 1881, n. 334 (serie 3ª), ed in base ai criterii stabiliti dalla Convenzione del 15 febbraio 1876 o da quella del 20 novembre 1877, a seconda dei due casi nel predetto articolo contemplati. Qualora il Governo non reputasse conveniente di procedere all'emissione della rendita necessaria ad effettuare il riscatto, con speciale Convenzione da approvarsi per legge potrà stipulare modi e forme diverse di pagamento. Dalla data del riscatto cesserà di avere effetto la Convenzione per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule approvata con legge del 30 dicembre 1871, n. 586 (serie 2ª).

La liquidazione dei conti d'esercizio fra la Società delle ferrovie Meridionali ed il Governo, e la consegna di dette linee e del relativo materiale mobile, si faranno giusta le prescrizioni e colle norme di cui nella legge predetta.

Art. 19. Le Convenzioni d'esercizio, da stipularsi in conformità dei precedenti articoli, dovranno essere approvate dal Governo.

ALLEGATO *A*.

Composizione delle reti e indicazione delle Stazioni e dei tronchi comuni.

Rete Adriatica.

Linee in esercizio al 31 *dicembre* 1882.

Alta Italia. — Linee di proprietà dello Stato:

Milano-Piacenza, Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoia, Firenze-Pistoia-Pisa, Milano-Bergamo-Peschiera, Peschiera-Venezia, Bologna-Pontelagoscuro, Mestre-Cormons, Udine-Pontebba, Treviglio-Cremona, Treviglio-Rovato, Bergamo-Lecco, Verona-Peri, Verona-Mantova, Dossobuono-Legnago, Legnago-Rovigo-Adria, Padova-Pontelagoscuro.

Linee concesse all'industria privata ed esercitate in forza di speciali Convenzioni:

Pavia-Brescia, Cremona-Mantova, Mantova-Modena, Palazzolo-Paratico.

Romane. — Linee di proprietà dello Stato:

Pisa-Livorno, Empoli-Chiusi, Chiusi-Orte, Firenze-Foligno, Falconara-Foligno-Roma, Terontola-Chiusi.

Meridionali. — Linee concesse alla Società delle Ferrovie Meridionali:

Bologna-Otranto, Castelbolognese-Ravenna, Pescara-Aquila, Foggia-Napoli, Cervaro-Candela, Bari-Taranto, Termoli-Larino, Aquila-Rocca di Corno, Benevento-Vinchiaturo.

Linee complementari in costruzione od autorizzate al 31 *dicembre* 1882.

Linee di 1ª categoria: Faenza-Firenze, Roma-Solmona, Terni-Rieti, Rieti-Rocca di Corno, Campobasso-Vinchiaturo.

Linee di 2ª categoria: Sondrio-Colico-Chiavenna, Lecco-Colico, Bassano-Primolano, Belluno-Feltre-Treviso, Adria-Chioggia, Macerata-Albacina, Ascoli-San Benedetto, Teramo-Giulianova, Campobasso-Larino, Taranto-Brindisi.

Linee di 3ª categoria: Parma-Brescia-Iseo, Mantova-Legnago, Legnago-Monselice, Mestre-San Donà-Portogruaro, Portogruaro-Casarsa-Gemona, Treviso-Motta, Bologna-Verona, Ferrara-Ravenna-Rimini, S. Arcangelo-Fabriano, Viterbo-Attigliano, Solmona-Campobasso, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Candela-Fiumara d'Atella, Ponte Santa Venere-Gioia, Zollino-Gallipoli.

Linee di 4ª categoria: Macerata-Civitanova.

Rete Mediterranea.

Linee in esercizio al 31 *dicembre* 1882.

Alta Italia — Linee di proprietà dello Stato:

Torino-Genova, Torino-Milano, Torino-Susa, Bussoleno-confine francese, Alessandria-Arona, Valenza-Vercelli, Savona-Acqui-Bra, Pisa-Genova-Ventimiglia (confine francese), Mondovì-Bastia, Troffarello-Chieri, Rho-Sesto Calende, Milano-Camerlata, Milano-Pavia, Gallarate-Varese, Sesto Calende-Arona, Camerlata-Chiasso, Cava di Alzo-Novara.

Linee di cui lo Stato è comproprietario:

Torino-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Alessandria-Piacenza, Tortona-Novi, Cavallermaggiore-Alessandria, Castagnole-Asti-Mortara, Vigevano-Milano.

Linee private esercitate in forza di speciali Convenzioni:

Torino-Pinerolo, Pinerolo-Torrepellice, Acqui-Alessandria, Mortara-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberretti-Pavia, Monza-Calolzio, Voghera-Pavia.

Romane — Linee di proprietà dello Stato:

Firenze-Empoli-Pisa, Pisa-Livorno, Pisa-Colle Salvetti-Roma, Cecina-Saline, Asciano Montepscali, Roma-Napoli, Ciampino-Frascati, Cancello-Avellino.

Linea concessa all'industria privata ed esercitata in forza di speciale Convenzione:

Pontegalera-Fiumicino.

Meridionali — Linee concesse alla Società delle Ferrovie Meridionali:

Napoli-Eboli, Torre Annunziata-Castellammare.

Calabresi — Linee di proprietà dello Stato:

Eboli-Metaponto, Taranto-Reggio di Calabria, Buffaloria-Cosenza.

Linee complementari di 1ª e 2ª categoria:

Oleggio-Pino, Bobbio-Mortara-Broni, Codola-Nocera.

Linee complementari in costruziono od autorizzate al 31 *dicembre* 1882.

Linee di 1ª categoria: Parma-Spezia, Reggio di Calabria, Castrocucco-Battipaglia e Castrocucco-Sicignano.

Linee di 2ª categoria: Gozzano-Domodossola, Ivrea-Aosta, Cuneo-Nizza, Succursale dei Giovi, Avezzano-Roccasecca, Benevento-Avellino, Cosenza-Nocera Tirrena, Dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi.

Linee di 3ª categoria: Gallarate-Laveno, Novara-Varallo, Lecco-Como, Ponte San Pietro-Seregno, Robbio-Vercelli, Chivasso-Casale, Bra-Carmagnola, Airasca-Cavallermaggiore, Cuneo-Mondovì, Ceva-Ormea, Gaiano-Borgo San Donnino, Aulla-Lucca, Lucca-Viarieggio, Piombino-Cornia, Dalla Stazione di Frascati alla città, Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Caianello-Isernia, Salerno-San Severino, Ponte Santa Venere-Avellino, Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza.

Linee di 4ª categoria: Moretta Saluzzo, Saluzzo-Cuneo, Bricherasio-Barge.

Stazioni e tronchi comuni alle reti Adriatica e Mediterranea al 31 *dicembre* 1882.

Asciano (la linea Asciano-Grosseto ha comune colla linea Empoli-Chiusi il tratto fra la Stazione di Asciano e il punto di biforcazione); Calolzio (la linea Bergamo-Lecco ha comune colla linea Milano Monza-Lecco il tratto compreso fra il punto di unione delle due linee e la Stazione di Lecco); Caserta, Empoli, Firenze, Lecco, Livorno (il tronco Pisa-Livorno è comune alle reti Adriatica e Mediterranea); Milano (la linea Milano-Pavia-Voghera ha comune colla linea Milano-Venezia il tronco Milano al bivio di Acquabella, e colla linea di Piacenza il tratto compreso fra il suddetto bivio e la Stazione di Rogoredo); Napoli, Pavia, Piacenza, Pisa (la linea Pisa-Pistoia ha comune colla linea Pisa-Spezia il tratto fra Pisa Centrale e Pisa Porta Nuova); Rogoredo, Roma, Taranto (la linea Taranto-Reggio ha comune colla linea Taranto-Bari il tratto fra la Stazione di Taranto e il punto di biforcazione delle due linee).

Rete Siciliana.

Linee di proprietà dello Stato in esercizio al 31 *dicembre* 1882.

Messina-Catania-Siracusa, Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare, Palermo-Porto Empedocle, Roccapalumba Santa Caterina, Canicattì-Licata.

Linee complementari in costruzione od in corso di studio al 31 *dicembre* 1882.

Linee di 2ª categoria: Messina al tronco Cerda-Termini, Siracusa-Licata.

Linea di 3ª categoria: Valsavoia Caltagirone.

Linea di 4ª categoria: Castelvetrano-Porto Empedocle.

Riassunto della lunghezza delle reti.

Rete Adriatica — Linee in esercizio al 31 dicembre 1882: chilometri 3,877 — Linee complementari in costruzione od autorizzate al 31 dicembre 1882: 1ª categoria chil. 351; 2ª categoria 484; 3ª categoria 1165; 4ª categoria (1), 21 — Totale chil. 5,898.

Rete Mediterranea. — Linee in esercizio al 31 dicembre 1882: chilometri 3,802 — Linee complementari in costruzione od autorizzate al 31 dicembre 1882: 1ª categoria chil. 640; 2ª categoria 409; 3ª categoria 782; 4ª categoria 55 — Totale chil. 5,688 (2).

Rete Siciliana. — Linee in esercizio al 31 dicembre 1882: chilometri 598 — Linee complementari in costruzione od autorizzate al 31 dicembre 1882: 1ª categoria chil. 00; 2ª categoria chil. 386; 3ª categoria chil. 62; 4ª categoria 50. — Totale chil. 1,096.

Totale generale delle linee in esercizio al 31 dicembre 1882: chilometri 8,277.

Totale generale delle linee complementari in costruzione od autorizzate al 31 dicembre 1882: 1ª categoria chil. 991; 2ª categoria 1279; 3ª categoria 2009; 4ª categoria 126.

Totale generale delle suddette linee in esercizio e complementari: chilometri 12,682.

(1) Linee complementari di 4ª categoria, alla cui costruzione provvede direttamente lo Stato.

(2) La Società per le strade ferrate del Mediterraneo dovrà poi esercitare inoltre la linea diretta *Roma-Napoli* (chilometri 200 circa da costruire), autorizzata dalla legge 5 luglio 1882, n° 877 (serie 3.).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Gennaio 1883*)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di gennaio 1883, confrontati con quelli del gennaio 1882, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del gennaio 1883 ascese a lire 14,169,103, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	5,405,893
Bagagli	»	199,365
Merci a grande velocità	»	1,332,590
Id. a piccola velocità	»	7,168,175
Prodotti diversi	»	63,080
Totale	L.	14,169,103

(*) V. *Monitore*, N. 14 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia L.	7,069,605	L.	6,714,927
	Romane »	2,246,690	»	2,275,534
	Calab.-Sic. »	1,053,900	»	1,005,965
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,355,118	»	1,284,038
» Meridionali	»	2,005,155	»	1,912,611
» Venete	»	96,227	»	83,653
» Sarde	»	108,955	»	115,710
Ferrovie diverse	»	233,453	»	224,008
	Totale L.	14,169,103	L.	13,616,446

Si ebbe dunque nel gennaio 1883 un aumento di lire 552,657 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 354,678; le Meridionali di L. 92,544: le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di lire 71,080; le Calabro-Sicule di L. 47,935; le Venete di lire 12,574; e le Diverse di L. 9,445. — Diminuirono invece le Romane di L. 28,844; e le Sarde di L. 6,755.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel gennaio 1882 era di chil. 8,963, nel gennaio 1883 ascendeva a chil. 9,264, essendosi in questo mese aggiunti ai chil. 9,151, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 13 pel tronco Larino-Casacalenda della rete Adriatico-Tirrena (Meridionali). — E la lunghezza media, che nel gennaio 1882 era di chil. 8,889, nel gennaio 1883 saliva invece a chil. 8,158. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel gennaio 1883, confrontato con quello del gennaio 1882, fu il seguente:

		1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . L.	2,586	L.	2,571
	Romane . . . »	1,331	»	1,352
	Calabro-Sicule »	784	»	749
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,423	»	1,373
» Meridionali	»	1,261	»	1,306
» Venete	»	702	»	610
» Sarde	»	280	»	297
Ferrovie diverse	»	711	»	682
	Media complessiva L.	1,547	L.	1,531

Si ebbe dunque nel gennaio 1883 un aumento medio complessivo di L. 16 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Venete di L. 92; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di L. 50; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 45; le Calabro-Sicule di L. 35; e le Diverse di L. 29. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 45; le Romane di L. 21; e le Sarde di L. 17.

PUO' GETTARSI UN PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA?

Ecco la lettera dell' egregio ing. Alfredo Cottrau, annunciata nel precedente nostro numero:

Posillipo (Napoli), 16 aprile 1883.

On. sig. cav. G. Pastori
Direttore del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Preg mo sig. Direttore

Ho letto col massimo piacere nel *Monitore* dell' 11 corrente la lettera in data « Arona, 8 aprile 1883 », direttale dall' egregio sig. comm. ing. Giambastiani, relativamente ad un progetto compilato dallo stesso, col concorso dei distintissimi ingegneri cav. Biadego e Pennacchio, pel passaggio dello Stretto di Messina a mezzo di un ponte metallico.

Un progetto redatto da ingegneri così chiari e valenti — e della cui amicizia altamente mi onoro — non può essere al certo che uno studio serio; e quindi, anzitutto, credo sia decoro della nostra patria richiamare su di esso l' attenzione dei tecnici e degli scienziati, per farne sicuri che un gran problema fu risoluto e per affermarlo altamente, dinnanzi al mondo intero, quale una nuova gloria italiana.

Io non sono certamente uno scienziato, nè tampoco un tecnico di vaglia; però, avendo oramai costruito oltre 2400 ponti di tutte le dimensioni e dei più svariati tipi, posso senza falsa modestia affermare di essere un *pratico*, ed anche di un qualche valore relativo; e credo perciò di avere il diritto di dare io pure un parere in una quistione, nella quale è impossibile disgiungere la parte scientifica ed estetica, da quella essenzialmente pratica, ossia di esecuzione e di convenienza economica.

Le dirò adunque, egregio sig. Direttore, che il progetto di un ponte sul « Firth of Forth », con luci di 500 metri ognuna, pubblicato nell' *Engineering* del settembre scorso, che ha tanto meravigliato il comm. Giambastiani, non mi ha punto sorpreso, perchè ho sempre ritenuto possibile ed anche di facile esecuzione (in date circostanze e località, come in appresso farò notare) la costruzione di ponti metallici con luci di 300, 400, 500 e perfino di 1000, ed anche più, metri fra gli appoggi.

A conferma di questa mia recisa dichiarazione, ricorderò (o dirò a chi nol sappia) che, sin dallo scorcio del 1866, dietro amichevole ed ufficioso incarico avutone dall' on. senatore Jacini, allora Ministro dei lavori pubblici, io studiai appunto un progetto di ponte metallico sullo Stretto di Messina, con luci di 600 ad 800 metri, il qual progetto deve tuttora esistere negli Archivii del Ministero; e che se, nella Memoria illustrativa del progetto in parola, io dichiarai doversi ritenere pressochè impossibile la esecuzione di quel grandioso manufatto, feci però ben notare che tale impossibilità non derivava punto dalla grande ampiezza adottata per le luci — potendosene costrurre anche delle maggiori —, ma bensì ed unicamente perchè nello Stretto di Messina vi sono tali profondità di acqua (le rilevai dalle carte idrografiche gentilmente prestatemi dal Ministero della marina) e correnti così impetuose, da rendere quasi materialmente impossibile — a meno di spese colossali e favolose — la costruzione dei *piloni* o *sostegni* dell' impalcatura.

Come soluzione pratica del problema per lo Stretto di Messina, accennai in quella stessa Memoria a due idee, le quali, anche al giorno d' oggi, non trovo del tutto assurde.

La prima di queste idee consisteva nel far poggiare le pile metalliche — relativamente leggierissime ed offrenti poco ostacolo alle correnti ed ai marosi — *su grossi galleggianti in lamiere di acciaio*, a forma di pesce piatto (come le *tinche*), ossia composti con due calotte sferiche riunite insieme; i quali galleggianti erano supposti sommersi e trattenuti a mezzo di forti ancore, a circa 10 o

12 metri sotto il livello medio del mare: essendo da tutti risaputo che a quelle profondità le più potenti burrasche diventano inerti ed insensibili.

La seconda idea poi (sembrerà uno scherzo) era quella d'impiantare nel Canale, e su vastissima scala, la coltivazione delle *ostriche*, e di attivarla in modo da ottenere, dopo 30, 50 ed anche più anni, una diga attraverso allo Stretto, dal Continente cioè alla Sicilia, mantenendola però abbastanza sommersa, da non impedire la navigazione in dati punti.

Checchè ne sia di queste mie elucubrazioni giovanili, sta però il fatto che quel mio studio, fatto sin dal 1866, dimostra lo avere io sempre ritenuto possibili dei ponti metallici con luci grandissime. Ed in quanto alla sostituzione dell' acciaio al ferro (quistione che non sembrami ancora risoluta, per la incertezza dei coefficienti di resistenza e di elasticità, dipendente dalla difficoltà, tuttora esistente, di produrre dell' acciaio di qualità costante ed omogenea), ricorderò altresì che nel mio *Album de 36 Ponts métalliques*, pubblicato dalla Casa editrice « Dunod » di Parigi nel 1867, trovasi appunto un mio studio di ponte in acciaio con luce centrale di 120 metri.

Adunque l' idea di far ponti metallici con grandissime luci non è punto nuova, nè vo' dire che sia mia; ed a mio credere, la difficoltà nell'eseguirli non risiede nell'ampiezza delle luci (essendo questa *unicamente* una quistione di spesa), ma invece risiede nelle difficoltà locali per le fondazioni, poichè evidentemente chi suppone *grandi luci*, ammette certamente *fondazioni difficili;* e risiede ancora nell' azione dei venti, non tanto sulla superstruttura del manufatto, quanto maggiormente sulla base delle pile, specialmente quando queste sono altissime, come sembrerebbe che sia il caso nel progetto redatto dagli egregi ingegneri Giambastiani e Biadego pel passaggio dello Stretto di Messina.

Ammessa dunque la possibilità (1) *pratica* ed *economica* delle fondazioni, le maggiori difficoltà per un ponte a grandissime luci si verificano allorquando si deve collocare *il binario* o la *strada carreggiabile* ad una grande altezza sul livello delle acque; e quanto maggiore sarà quest' *altezza*, tanto maggiori saranno le difficoltà e la spesa. Ecco perchè il ponte sul « Firth of Forth » è un ponte di esecuzione relativamente facile; e perchè un ponte sulla *Manica al Passo di Calais* sarebbe, a cagione delle fondazioni, assai più facile, ed economico a metro lineare che non quello sullo *Stretto di Messina* (2).

D' altronde, è principalmente scopo della presente lettera il rivendicare all' *Impresa Industriale Italiana*, da me diretta, l'onore di avere già studiato dei ponti a grandi luci.

Ed infatti, prescindendo dal mio studio sopraccennato, sino dall' autunno 1872 la mia *Impresa* — dopo che ebbe montati varii ponti in Turchia, e fra gli altri un gran viadotto sulla linea Scutari-Ismit (di fronte a Stambul sulla costa Asiatica) — venne incaricata da S. E. Edhem-Pachà, ministro dei lavori pubblici del Governo Ottomano, di studiare un progetto di ponte metallico sulla *Corna d' Oro* a Costantinopoli, e precisamente fra le due torri del Serraschierato e di Galata.

Questo progetto — di cui Le rimetto con la presente una fotografia, contenente l' elevazione, la pianta e 4 sezioni trasversali (1), fu da noi studiato pel doppio uso di una Ferrovia e di una strada rotabile, e supponeva una campata centrale di 320 metri. E se non adottammo una luce maggiore, è perchè appunto quella era la larghezza del braccio di mare detto della *Corna d' Oro*.

Ma in un altro studio di massima, che facemmo in seguito al precedente, per attraversare il Bosforo un po' più in su di Costantinopoli, prevedemmo delle luci di 500 a 600 metri; e ciò in vista delle difficoltà molto maggiori che si sarebbero incontrate per le fondazioni.

Gli avvenimenti politici, la caduta di S. E. Edhem-Pachà ed il fallimento del Governo Turco impedirono alla nostra Impresa di eseguire il ponte sulla *Corna d' Oro*, e quindi anche *a fortiori* quello più colossale da noi vagheggiato sul Bosforo.

In quanto al miglior tipo da adottarsi per siffatti ponti — e per miglior tipo intendo sempre il più stabile ed economico —, sembrami (ma lo ripeto, non sono uno scienziato, e posso quindi ingannarmi) che dovrebbe essere quello ad *arco-rovescio*, ossia *rigido-sospeso*, cioè la fusione giudiziosa dei due sistemi a *travate-dritte* ed a *travate pensili.*

Ed infatti, con questo tipo si ottengono al massimo grado, se non erro, i tre vantaggi seguenti:

« 1° di collocare il piano stradale *nel punto più* « *basso* rispetto al livello delle acque, facilitando così di « molto la costruzione delle pile;

« 2° di far lavorare il metallo nel modo in cui desso « presenta maggiore resistenza ed elasticità;

« 3° appunto perchè il sistema non potrà mai essere « interamente rigido, di rendere facile (ed in taluni casi « possibile) l' impiego — secondo me indispensabile — « di *sartie* o *catene di sicurezza* (haubans) orizzontali od « inclinate, collegate ad altri *piloni sussidiarii*, per com- « battere efficacemente l' azione del vento sull' intero « manufatto ».

Il quì unito progetto del ponte sulla *Corna d' Oro* sembrami anche dimostrare che, con questo sistema, può inoltre ottenersi un assieme alquanto euritmico e soddisfacente per questo genere di costruzioni.

In conclusione adunque, io sono convinto che il progetto redatto dall' egregio comm. Giambastiani e dai distintissimi suoi collaboratori, è uno studio serio, esteticamente bello, ed oltre a ciò è, scientificamente, un problema risolto: la loro scienza e la loro valentia, che altamente

(1) Impossibilità assoluta non esiste quasi mai, attesochè in questi ultimi anni si è riuscito *(ma, a qual costo!)* a fondare a 40 o 50 metri di profondità sotto le acque, ossia presso a poco a 10 o 20 metri *meno* delle profondità minime, alle quali si dovrebbe giungere nello Stretto di Messina.

A. COTTRAU.

(2) Nella Manica non vi sono infatti che deboli profondità di acqua.

A. COTTRAU.

(1) La fotografia rimessaci rappresenta un ponte lungo circa 900 metri, con una campata centrale di 320 metri, ed è firmata dal comm. ing. A. Cottrau, quale Direttore dell' Impresa Industriale Italiana, con la data di Napoli, 17 gennaio 1873.

(Nota della Redazione).

apprezzo, me ne sono arra sicura; ma non altrettanto sono convinto che desso rappresenti una soluzione *pratica* del passaggio sullo Stretto di Messina.

Ed ora dovrei por termine a questa mia lettera, già troppo lunga e forse anche noiosa; ma mi conceda, egregio sig. Direttore, di non farlo prima di averle esternata una mia riflessione, che da molto tempo mi sta nell'animo e che oggi torna in acconcio di fare.

Nella nostra Italia havvi, se non erro, da qualche tempo in quà una tendenza sempre più marcata nei nostri ingegneri a progettare e ad eseguire opere grandiose e colossali.

Questo sentimento del grandioso e del colossale è al certo lodevole in sè stesso, e, virtualmente parlando, va lodato ed incoraggiato; però a me sembra che desso ha un lato cattivo, che bisogna combattere, perchè è causa, dal lato economico, di deplorevoli conseguenze.

Secondo me, la vera scienza dell'ingegnere non deve consistere nel progettare e nell'eseguire opere colossali, ma bensì nel *raggiungere un dato scopo con la maggiore facilità e con la minore spesa possibile.*

Il volgo va in estasi innanzi ad un elefante, una balena od una giraffa, mentre il naturalista ed il filosofo ammirano ben più la potenza del Creatore negli animali minuscoli o microscopici; ed a mo' d'esempio, trovano più perfetta e sorprendente la *pulce* e la *formica*, che sviluppano, a parità di peso, una forza 40 a 50 volte superiore a quella dei più grossi quadrupedi.

Allo stesso modo, i nostri giovani ingegneri non dovrebbero lasciarsi troppo affascinare dalle opere colossali, le quali spesso non rappresentano che *la facoltà concessa di spendere assai.*

A chiarire questo concetto, Le confesserò ingenuamente che — al punto di vista della ingegneria e delle difficoltà felicemente superate — ammiro assai più una *Torpediniera Thornycroft*, che non i giganteschi *Duilii*, *Lepanti*, *ecc.*; e che spesso ho trovato più degno di studio e di elogio un ponte di 20 metri di corda, che non uno di 100 e più metri di luce.

Quale *industriale* poi, non ammiro che una sola cosa, ed è la *potenzialità economica* di una Officina, ossia IL QUANTITATIVO di date lavorazioni che dessa può produrre in un mese, ad un prezzo di costo non superiore a quello degli altri produttori dello stesso genere.

In altri termini, se, come Italiano, anche a me battè forte il cuore all'annunzio del compiuto varamento della *Lepanto*, come Ingegnere, rimasi freddo innanzi all'idea di essersi saputo disegnare una nave così grossa (perchè, alla fin dei conti, trattasi *di spesa* e non di altro). Ciò che non vuol dire, peraltro, che, quale Industriale, non mi sentii entusiasmare per chi seppe costrurre, in un tempo relativamente breve, una nave cotanto colossale, *non spendendo dippiù che all'estero*, e riuscì poi a vararla così arditamente e felicemente.

Questo malvezzo istintivo dell'ammirazione pel GROSSO si manifesta chiaramente nelle Esposizioni, dove vedesi la gente, anche colta, estasiarsi avanti ad una grossa locomotiva, unicamente perchè colossale e luccicante, e disdegnare a fianco delle piccole macchinette, abbenchè desse rappresentino spesso la soluzione assai più difficile di un problema industriale ed economico.

Anch'io, d'altronde, amo le cose grandiose, ma quando sono utili e non rappresentano una spesa sproporzionata allo scopo che si volle raggiungere. E qui, per far toccare con mano questa mia idea, senza urtare la suscettività di chicchessia, citerò il fatto del gran ponte sul Po a Mezzanacorti, eseguito or son 15 a 16 anni su di un mio progetto. Quel manufatto fu, a suo tempo, ammirato, perchè grandioso; ne furono riprodotti i disegni ed i calcoli, e lo si cita tuttavia come un'opera notevole ai giovani ingegneri nelle Scuole di applicazione.

Ebbene, il progetto di quel ponte è assurdo, a parer mio; e se ora, dopo 17 anni di pratica, dovessi rifarlo, spenderei al certo *la metà* di quanto in allora fu speso.

Sul proposito, credo non inutile fare osservare anche, che se da qualche anno si è nei nostri ingegneri maggiormente risvegliata questa smania di fare opere colossali, ciò ha dipeso in gran parte dal perchè il maggior numero delle nostre costruzioni vanno eseguite per conto dello *Stato*, ossia di un *Ente*, il quale spende assai più facilmente il suo denaro (quello cioè dei contribuenti), che non farebbe una Società privata, la quale rischia di non dare un soldo ai propri Azionisti, e rischia anzi di fallire, se i suoi Ingegneri, oltre ad essere valenti, non sono anche *economici*; evitando, ad esempio, quando è possibile, il grosso manufatto, mercè un qualunque ripiego, senza tanto badare all'estetica.

Ed ora non mi rimane, per chiudere questa lettera, che rispondere all'illustre mio amico prof. C. Clericetti, il quale giustamente si è lamentato, in varie pubblicazioni, di non veder sorgere in Italia opere ardite e nuove come in America: che se nel nostro paese non ancora sono surte delle opere come egli le desidera pel progresso della scienza dell'Ingegnere, ciò non è mica perchè i nostri tecnici non sarebbero al caso di idearle e studiarle (e prova ne sia il progetto degli egregi ing. Giambastiani e Biadego), nè perchè le nostre Officine non saprebbero eseguirle, ma bensì invece perchè sinora non avemmo serii ostacoli da superare per l'impianto dei nostri ponti, come sulle ferrovie Americane, e perchè......., nel mentre le opere grandiose *costano assai*, coloro che commettono i lavori *vogliono spendere poco!*

Ringraziandola, egregio sig. Direttore, della ospitalità che si compiacerà dare nel suo *Monitore* a questa mia lunga cicalata, con tutta stima mi riprotesto

Dev.mo ed obbl.mo servo
ALFREDO COTTRAU.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci consta essere in corso, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, le disposizioni, già in parte concretate, per ingenti ordinazioni all'industria nazionale di nuovo materiale consistente in 45 grandi e 10 piccole locomotive, in più di 1,000 carri da merci e circa 160 carrozze da viaggiatori.

Alla costruzione delle locomotive saranno chiamati,

oltre lo Stabilimento di Pietrarsa, la Casa Ansaldo di Sampierdarena, e qualcuna delle Ditte costruttrici di Milano, specialmente per le piccole locomotive. Per i carri si ricorrerà esclusivamente ad una gara fra i costruttori nazionali, salvo per 300 veicoli riservati allo Stabilimento di Pietrarsa.

Ci consta poi che le epoche per la consegna saranno tali da soddisfare i voti ripetutamente espressi, sotto questo punto di vista, dalle Officine nazionali, dovendo il suaccennato materiale fornirsi negli anni 1884 e 1885.

><

Si sta pure disponendo una gara per la ordinazione di 19 locomotive, di cui 8 a carrello mobile per viaggiatori, 7 a 6 ruote libere, e 4 ad 8 ruote accoppiate, delle quali è grandissimo il bisogno, e che dovranno essere fornite in parte entro l'anno corrente, ed in parte nei primi mesi dell'anno venturo. A tale gara saranno perciò chiamati a partecipare, attesa l'urgenza, le Ditte costruttrici estere.

><

Nei giorni scorsi, una forte mareggiata aperse una breccia di 10 m. nella Ferrovia Ligure di ponente, presso Cornigliano, che rese necessario il trasbordo dei viaggiatori, bagagli e merci a G. V. Ieri un'altra mareggiata aumentò la breccia di 20 m.: locchè ritarderà, più di quanto si credeva, il ristabilimento del regolare servizio. Le merci a P. V. fanno ora capo a Sampierdarena da una parte ed a Sestri Ponente dall'altra.

Mentre si sta studiando il trasporto a monte di un buon tratto di quella linea, perchè troppo esposta ai danni del mare (come abbiamo altre volte accennato), sarebbe pure opportuno che, durante la compilazione del progetto e la relativa esecuzione, si permettesse la formazione di alcune gettate di massi, già proposta come unico mezzo di assicurare la continuità del servizio lungo la linea medesima, ch'è una delle principali della rete, così pel traffico, come per la sua internazionalità.

><

Ieri ebbe luogo, da parte del Municipio di Torino, ai rappresentanti dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia la formale consegna dei terreni destinati alla costruzione delle grandi Officine di questa Stazione ferroviaria, alla quale si porrà mano fra breve.

><

Il 25 aprile p. p. si tenne in Milano una conferenza tra i delegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il rappresentante dell'Impresa Ottavi, costruttrice della grande galleria di Ronco nella Succursale dei Giovi, allo scopo di fissare, di comune accordo, le condizioni relative all'impianto dei cantieri occorrenti per la costruzione della detta galleria, ed al trasporto dei materiali. Con ciò venne data evasione alla domanda fatta dall'Impresa medesima, come accennammo nel nostro numero del 14 del mese scorso.

><

Ieri venne aperto al servizio dei viaggiatori il fabbricato definitivo della Stazione di Savona, nella quale si sta pure costruendo la grande tettoia metallica, già pressochè ultimata, da parte dell'Impresa Industriale Italiana di Napoli.

Sulla stessa linea Ligure si diede mano altresì alla costruzione delle Stazioni definitive di Albissola, Diano Marina e Ospedaletti.

><

A complemento delle notizie pubblicate nel nostro numero precedente, ci scrivono da Palermo che nei giorni 25 e 26 aprile si riunì colà, in seduta straordinaria, il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Sicula Occidentale, e, fra le altre risoluzioni, deliberò:

1° la creazione immediata, oltre i treni già esistenti, di un *diretto giornaliero* fra Palermo e Trapani e viceversa;

2° l'acquisto da Ditte nazionali di altre 4 locomotive e di altri 40 veicoli ferroviarii.

Alla detta riunione, oltre agli Amministratori residenti in Palermo, senatore F. P. Perez, comm. I. Florio e cav. G. Robbo, assistevano il presidente ed il vicepresidente del detto Consiglio d'amministrazione, comm. D. Gallotti e comm. ing. A. Cottrau, recatisi appositamente da Napoli.

><

Ai nomi dei costruttori meccanici nazionali, citati nel nostro precedente numero come pienamente aderenti alle idee espresse dal comm. ing. A. Cottrau nelle sue lettere al ministro Baccarini ed all'on. Boselli, possiamo ora aggiungere quelli della Società Anonima Italiana Ausiliare (che ha la sua sede in Milano e le sue officine in Torino) e della Ditta A. Fauser e C. (che ha la sua sede in Novara e le sue officine a Novara ed a Gallarate).

><

Sappiamo che il Ministero del tesoro ha approvato, per la parte che lo riguarda, lo schema di Convenzione per la concessione alla Società delle Ferrovie complementari della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Napoli per Pozzuoli a Cuma, che la detta Società si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo, mediante il sussidio del Governo in L. 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni, a datare dall'apertura della linea all'esercizio.

><

La Commissione, nominata dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, con incarico di esaminare ed esperimentare il sistema di agganciamento e sganciamento dei veicoli ferroviarii proposto dal conte Siccardi di Verzuolo, dopo esaminato attentamente lo apparecchio e compiuti i necessarii esperimenti, è venuta nella conclusione, non esser conveniente di proporne l'adozione, quantunque la Commissione stessa abbia riconosciuto che l'apparecchio Siccardi ha, rispetto agli altri dello stesso genere, il merito incontestabile della semplicità.

><

L'asta tenutasi il 26 aprile p. p. per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, compreso fra Este e Montagnana, è andata deserta.

><

Sappiamo che la Impresa di navigazione del Lago Maggiore ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad istituire, mediante piccoli piroscafi, un servizio per viaggiatori fra Laveno ed Intra.

><

È a nostra cognizione che l'attuazione della nuova Convenzione pei trasporti militari in ferrovia sarà probabilmente prorogata fino al 1° giugno p. v., e ciò per avere il tempo occorrente a dare tutte le relative disposizioni.

><

Il sig. Gaetano Orlandi, quale rappresentante gli interessi di un gruppo di industriali Messinesi, ha offerto al Governo d'impiantare, a tutte sue spese, una fabbrica di mattonelle di carbone in Messina, domandando la concessione, duratura per 10 anni, della fabbricazione annuale di 30|m tonnellate di dette mattonelle, ad uso delle ferrovie della Sicilia.

Il sig. Orlandi si obbligherebbe a dare la fabbrica in piena attività entro quattro mesi.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico ad una Commissione tecnica di visitare gli Stabilimenti Raggio, Ratto e Tassara, riferendone poscia i risultati al Ministero stesso.

La Commissione è presieduta dal R. Commissario per le ferrovie dell' Alta Italia comm. Bussi, ed è composta dai rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie.

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha già delegato a rappresentarla l' ing. comm. Frescot, e la Società delle Meridionali l' ing. A. Pogliaghi.

><

Ci scrivono da Como che il Ministero dei lavori pubblici, prima di prendere una decisione sulla domanda avanzata dalla Società anonima della tramvia Como-Fino-Saronno, tendente ad ottenere che la tramvia stessa venga classificata quale ferrovia pubblica, ritenne opportuno di promuovere sull'argomento le deliberazioni della Deputazione provinciale e dei Comuni interessati. Ora la grande maggioranza di tali Comuni si è pronunziata contraria alla domanda della detta Società, specialmente per la circostanza che la linea non è costruita in tutta la sua lunghezza su sede propria, e per la circostanza altresì della vicinanza del binario ai fabbricati di una parte dei Comuni attraversati.

><

L'ingegnere sig. Carlo Navone, a complemento della sua istanza al Ministero dei lavori pubblici, avanzata nel novembre dello scorso anno, per ottenere la concessione della costruzione e dell' esercizio di una ferrovia da Genova a Borgotaro, ha testè presentato al Ministero medesimo la planimetria ed il profilo della linea, alla scala di 1|25000.

><

La Deputazione provinciale di Como ha deliberato di rinunciare al Governo, senza alcuna pretesa di compenso, i due progetti della ferrovia Como-Lecco, fatti allestire a cura e spese della Provincia, ogni qualvolta si ritengano in modo assoluto fallite le pratiche per la concessione della detta linea alla Società delle Ferrovie complementari.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha fatto gli studii occorrenti per provvedere alla graduale applicazione degli apparecchi Saxby e Farmer, ed ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici i preventivi delle spese necessarie per provvedere allo impianto di 18 dei detti apparecchi, per la presunta somma di L. 380,000.

><

La suddetta Amministrazione ha pure sottoposto alla superiore approvazione i seguenti preventivi:

per l' impianto di una grue idraulica e costruzione di una fossa d' espurgo per locomotive nella Stazione di Sampierdarena, pei quali lavori è preventivata la spesa di L. 9,300;

pel prolungamento di un binario morto e costruzione di un nuovo rifornitore nella Stazione di Piteccio, per cui è calcolata la spesa di L. 30,000;

per l' impianto di un nuovo rifornitore, con nuova presa d' acqua e nuova pompa, nella Stazione di Porretta, importante la spesa di L. 46,000.

><

Sappiamo che la Società di navigazione generale italiana ha deliberato di concedere speciali agevolezze pel trasporto coi propri piroscafi delle merci, degli espositori e dei giurati diretti all' Esposizione generale di Torino nel 1884. Tali agevolezze consistono nella riduzione del 50 0|0 sui prezzi di trasporto, applicabile anche ai passeggeri con viaggio di andata e ritorno per tutto il tempo in cui rimarrà aperta la Esposizione.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministaazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 7,300 per la posa di colonne porta-fanali, e sistemazione di una strada pedonale nella Stazione marittima di Venezia;

Idem di L. 7,500 per lo sgombro della sabbia deposta dalle locomotive nella galleria dei Giovi nel 1883;

Idem l'acquisto di 80 mila chilog. di grasso Pritchard;

Idem una nuova gara per l'appalto delle opere di definitivo ristauro del ponte sul Brenta, migliorando i prezzi della primitiva tariffa;

Approvò la Convenzione da stipularsi col Municipio di Milano pei provvedimenti riguardanti la pubblica viabilità in corrispondenza della nuova Stazione di smistamento a P. Sempione;

Idem la spesa di L. 6,100 per riparazioni a diversi caselli della linea Verona-Mantova;

Idem di L. 6,300 occorrente al completamento delle chiusure sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria;

Idem di L. 15,000 per ricostruzione del rivestimento di una tratta della galleria d'Exilles;

Idem di L. 10,000 per riparazioni e modificazioni all'Ufficio e magazzeno merci G. V. nella Stazione di Acqui;

Idem. di L. 5,700 per gettata di massi alle pile del ponte sul Ticino presso Buffalora;

Autorizzò la stipulazione di una Convenzione per la cessione al Comune di Alessandria della strada d'accesso e relativo piazzale esterno della Stazione di Cantalupo.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 al 28 aprile p. p.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La sistemazione della Stazione di Gerbini, nella ferrovia Catania-Licata;

La costruzione del fabbricato definitivo pei viaggiatori nelle Stazioni di Soresina, Castelleone, lungo la ferrovia Treviglio-Cremona;

L'ampliamento del servizio merci nella Stazione di Melzo, lungo la ferrovia Milano-Treviglio;

La correzione di un tronco della strada nazionale degli Abbruzzi dal piano di Cinquemiglia all'abitato di Roccapia, in provincia di Aquila;

La costruzione del tronco Montefalcone-Castelfranco, in provincia di Benevento, della strada provinciale di 2ª serie da Foiano alla Stazione ferroviaria di Saviguano Greci;

La costruzione del tronco Castelfranco-Ginestra, in provincia di Benevento della strada provinciale suddetta;

La costruzione del tronco dalla Sella del Titolo a Roccanova, della strada provinciale di 3ª serie Agri-Sinni, in provincia di Potenza;

Le opere di difesa frontali occorrenti a sponda destra di Po di fronte alla Cascina Venesia, in Comune di Mezzanino, provincia di Pavia;

Le opere di difesa frontale e di ripristino di scarpa occorrenti nell'argine sinistro di Po, al froldo Croce di Scorzarolo, in Comune di Borgoforte, provincia di Mantova;

La sistemazione dell'argine sinistro di Po dal Confine cremonese alla coronella Taglio, in Comune di Viadana, provincia di Mantova;

La sistemazione della via alzaia sulla sinistra di Adige, da Verona a Ponton;

I lavori per rialzo ed ingrosso di banca e costruzione di sottobanca nell'argine destro di Adige, alla marezzana ed al drizzagno Campetti, in Comune di San Martino di Venezze, provincia di Rovigo;

I lavori per rialzo, ingrosso e presidio frontale all'argine destro di Tagliamento, da San Giorgio a Solazzetto, in Comune di San Michele, provincia di Venezia;

La sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone, dalla chiavica Bebbe allo sbocco in conca di Brondolo, provincia di Venezia.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, nella sua adunanza del 26 aprile p. p., prendeva fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i lavori che appresso:

a) Costruzione di una strada parallela alla ferrovia per sopprimere un passo a livello che traversa il piazzale della Stazione di Terni;

b) Riapertura di un passo a livello sulla linea Terentola-Chiusi;

c) Ristauro del magazzino e piano caricatore merci a Civitavecchia;

d) Impianto definitivo della illuminazione elettrica nella Stazione di Pisa.

2. Deliberava che i trasporti di pelo suino a p. v. passassero dalla 1ª alla 3ª classe.

3. Deliberava che l'Amministrazione prendesse parte alla prossima Esposizione Nazionale di Torino, inviandole alcuni oggetti.

4. Approvava in fine l'acquisto di acqua ragia e di cerchioni d'acciaio e di ferro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Gazzetta Ufficiale* del 27 aprile ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° detto mese, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Vista la legge 8 marzo 1874, n. 1834 (serie 2ª), sulle conversioni in rendita consolidata 5 per cento dei debiti redimibili dello Stato;

Vista la legge 29 gennaio 1880 n. 5249 (serie 3ª), che approvò le Convenzioni di riscatto delle Ferrovie Romane, in forza della quale le Obbligazioni comuni della già Società delle Ferrovie suddette divennero debito dello Stato, in conseguenza di che la precitatata legge dell'8 marzo 1874 è applicabile anche a questi titoli;

Ritenuto che, nel periodo decorso dal 4 dicembre 1882 a tutto il mese di febbraio 1883, furono presentati all'Amministrazione del Debito pubblico per la conversione n. 4,302 titoli di debiti redimibili per una complessiva annua rendita di L. 70,025, dei quali 3448 con decorrenza dal 1° luglio 1882, 537 dal 1° ottobre detto anno, e 317 dal 1° gennaio 1883; e che in corrispettivo dei medesimi fu assegnata un'eguale rendita consolidata 5 per cento di L. 70,025, di cui con decorrenza dal 1° luglio 1882 per L. 51,720, e dal 1° gennaio 1883 per le restanti L. 18,305, oltre alla corsponsione alle parti dei convenuti prorata d'interessi sulla differenza di godimento fra le rendite redimibili cedute allo Stato e la rendita consolidata 5 per cento, attribuita in cambio, i quali prorata ammontano alla complessiva somma lorda di L. 3,353.75.

Visto l'unito prospetto di liquidazione firmato, d'ordine nostro, dal Ministro del tesoro;

Ritenuto che occorre provvedere alle corrispondenti variazioni nel bilancio di prima previsione della spesa del tesoro per l'anno 1883, in aumento ai capitoli 1 e 106 ed in diminuzione ai capitoli 7 e 8;

Sulla proposta del nostro Ministro delle finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i seguenti titoli di debiti redimibili stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 per cento, cioè:

N. 3756	Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, delle quali 3448 con decorrenza dal 1° luglio 1882 e le restanti 308 con decorrenza dal 1° gennaio 1883, per la complessiva annua rendita di	L. 56,340
» 536	Obbligazioni del prestito ex-pontificio 1866 (Blount) 5 per cento, con decorrenza dal 1° ottobre 1882, per la complessiva annua rendita di	» 13,400
» 1	Obbligazione della Ferrovia *Vittorio Emanuele* 3 0/0, con decorrenza dal 1° ottobre 1882, per l'annua rendita di .	» 25
» 9	Obbligazioni dei canali *Cavour* 6 per cento, con decorrenza dal 1° genn. 1883, per la complessiva annua rendita di .	» 270
N. 4392		L. 70,026

Art 2. In cambio della rendita rappresentata dai titoli redimibili designati nell'articolo precedente, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la rendita di L. 70,025, con decorrenza dal 1° luglio 1883.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo primo del bilancio di prima previsione della spesa del tesoro per l'anno 1883 sarà aumentato della somma di L. 35,012.50, per importare lordo del semestre al 1. gennaio 1884, per la rendita da crearsi come al precedente articolo 2.

Sarà pure aumentato il fondo stanziato al capitolo 106 del detto bilancio di prima previsione di L. 64,226.25, per prorata d'interessi convenuti con le parti dalla decorrenza della rendita assegnata in cambio fino a tutto giugno 1883.

Art. 4. Il fondo stanziato al capitolo 7, art. 11, del bilancio di prima previsione della spesa per il tesoro per l'anno 1883 sarà diminuito di L. 13,400 per la competenza lorda dei semestri al 1. aprile e 1. ottobre 1883, per le 536 Obbligazioni del prestito ex-pontificio 1866 (Blount).

Il fondo stanziato al detto capitolo, art. 15, del detto bilancio sarà diminuito di L. 15 per la competenza lorda dei semestri al 1. aprile e 1. ottobre 1883, per l'Obbligazione della Ferrovie *Vittorio Emanuele*.

Il fondo stanziato al capit. 8, art. 3, del detto bilancio sarà diminuito di L. 270 per la competenza lorda dei semestri al 1. luglio 1883 e 1. gennaio 1884, per le 9 Obbligazioni dei canali *Cavour*.

Il fondo stanziato al detto capitolo, art. 19, del bilancio

suddetto sarà diminuito di L. 56,340, per la competenza lorda dei semestri al 1. luglio 1883 e 1. gennaio 1884, per le 3756 Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Ferrovia Roma-Solmona. — Alle ore 10 ant. del 12 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra le Stazioni inclusive di Cocullo e Bagnara, della lunghezza di m. 23,610 (escluse le espropriazioni stabili, ed eventualmente anche la provvista del materiale metallico per l'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 7,266,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30, decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 200,000, ed in L. 400,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Alle ore 10 antim. del 12 corr., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì, compreso fra il chilometro 20 + 100 a partire dalla Stazione di Cuneo, e la Stazione di Mondovì, della lunghezza di m. 5,832 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera della massicciata e dell'armamento), per la presunta somma di L. 1,666,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 22 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 8 successivi ai 22 di cui sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 53,000, ed in L. 103,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ravenna-Rimini. — In seguito alla diminuzione di L. 5.17 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 407,402.89, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 14 marzo p. p., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la formazione dell'armamento, inghiaiamento ed accessorii lungo il tronco della ferrovia Ravenna-Rimini, compreso fra la Stazione di Ravenna e la Stazione di Cervia, della lunghezza di m. 21,297 (esclusa la fornitura del materiale metallico), si procederà, nei suddetti giorno ed ora, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 386,339 22, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di giorni 120.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 24,200, ed in L. 48,300 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Scrivono da Poppi (provincia d'Arezzo) alla *Settimana*:

La notizia qui giunta, che finalmente venerdì, 20 aprile, venne firmata la concessione per la strada ferrata Arezzo, Stia, dette luogo a grandi dimostrazioni di gioia in tutte queste popolazioni.

L'atto si compì in Roma al Ministero dei lavori pubblici, con l'intervento dei ministri Baccarini e Magliani, e dei delegati del Consorzio per la ferrovia Casentinese.

Ferrovia Parma-Spezia. — Si ha da Parma, 25:

Era stato annunziato che il primo tronco della ferrovia Parma a Spezia, compreso tra Parma e Fornovo, della lunghezza di chil. 24, si troverà pronto per essere aperto all'esercizio verso la fine di maggio; presentemente si lavora con grande alacrità intorno all'armamento, e si spera di ultimarlo prima della metà del detto mese.

Ma la *Gazzetta di Parma* dice che per una frana avvenuta nella parte superiore del tronco, e per la quale abbisognò rifare buon tratto della strada a muro e ad arcate per poterla render atta a sopportare il peso dei treni, e per certe particolari ragioni di economia, l'inaugurazione non si potrà compiere prima del mese di luglio. L'inaugurazione del tronco da Parma a Fornovo dovrebbe farsi insieme con l'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele a Parma.

Ferrovia Asti-Acqui-Genova. — Nella seduta del 30 aprile p. p., il Consiglio comunale di Torino approvava all'unanimità la seguente deliberazione, proposta dalla Giunta municipale come già accennammo:

« La Giunta,

« Avuta conoscenza della deliberazione presa in seguito dalla Deputazione provinciale, che manda sottoporre all'approvazione del Consiglio provinciale un concorso di L. 25 mila per venti anni;

« Ritenuto essere sufficiente il sussidio totale di L. 35 mila annue per assicurare l'esecuzione della progettata ferrovia;

« In considerazione dell'utilità della ferrovia stessa, manda proporre al Consiglio comunale di accordare il concorso di L. 200,000, da pagarsi in venti annualità di L. 10,000 caduna. »

— Il giorno 8 corr. anche il Consiglio provinciale delibererà sull'accennata proposta della sua Deputazione.

Ferrovia Novara-Saronno. — Leggesi nell'*Araldo* del 25 aprile:

Sappiamo che la Società Visconti, per la ferrovia Novara-Saronno, si è dichiarata pronta ad accettare la concessione alle condizioni imposte dal Ministero. Lo stesso non possiamo dire della Società delle ferrovie complementari per la linea Novara-Gallarate-Caccivio, giacchè ci consta che, sino a due o tre giorni fa, non aveva presentato proposte concrete al Ministero. Nulla rispose finora anche a questa Deputazione provinciale, che fino dal principio del mese ebbe ad interpellarla in proposito.

Ferrovia Novara-Como. — La Deputazione provinciale di Como, nella sua seduta del 26 aprile, adottava la seguente risoluzione relativamente alla ferrovia da Caccivio a Novara:

« La Deputazione provinciale, deplorando sia stato inesaudito il voto del Consiglio provinciale di Como, non trova nella sua competenza di potere assumere responsabilità a carico provinciale per altre diverse concessioni ».

Noi non dubitiamo — dice l'*Araldo* — che quella parte della Deputazione, che, visti i tentennamenti della Società delle ferrovie complementari, aderì alla proposta fatta nella seduta del Consiglio provinciale del 1. marzo p. p., cioè che il medesimo autorizzasse la Deputazione a domandare la concessione di detta linea, abbia deplorato che quel voto sia rimasto inesaudito.

Noi abbiamo allora creduto, come lo crediamo ora, che il modo meno difficile di raggiungere lo scopo di una congiunzione di Como con Novara per Caccivio si era quello di scegliere un tracciato che fosse poco costoso, il più diretto e toccasse una grande quantità di Comuni, e che il ponte da costruirsi sull'Olona potesse eventualmente servire anche per la diramazione di Saronno. A questo mirava la deliberazione del Consiglio.

Noi sappiamo che una delle ragioni che hanno spinto il Ministro a rivolgersi sulle concessioni a farsi sia stata quella della costruzione a doppio uso del ponte di Turbigo, che non ammetteva dilazione......

Quello che importa ora di sapere si è, se la Società delle complementari intenda o no di fare questa linea, intenda o no di concorrere nella spesa di costruzione di detto ponte; e ci pare che la Deputazione abbia il diritto di saperlo, dal momento che la Società, dopo avere domandato la concessione al Ministero, non l'ha fatta seguire da quegli atti che sono necessarii per l'attuazione, ciò che invece ha fatto l'Impresa Visconti.

Tramvie di Milano — Il *Corriere della sera*, del 27 aprile, dice che la prima delle nuove linee di tramvie approvate dal Consiglio comunale, alla quale si metterà mano, sarà quella che da piazza del Duomo andrà fino al Cimitero monumentale, percorrendo le vie Solferino, Moscova ed Alessandro Volta. La Direzione della Società Anonima fa conto che questa linea sarà posta in esercizio fra tre mesi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di marzo (266 chilometri) diede i seguenti risultati:

Passaggieri trasportati 71,000, introito fr. 340,000; merce trasportata tonn. 37,500, introito fr. 480,000. Introito complessivo fr. 820,000, ossia fr. 3,082.71 (nel mese di febbraio fr. 2,819,55) in media per chilom.

Le spese d'esercizio, dedotti gli introiti per censi e non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione dell'armamento della linea e l'interesse dei prestiti, furono nel passato mese di marzo di fr. 430,000 (in febbraio franchi 397,000), ossia fr. 1,616 (fr. 1,492) in media per chilometro; per cui il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 390,000.

— Dall' apertura poi della linea completa fino a tutto marzo, le entrate e le spese della Ferrovia del Gottardo furono le seguenti:

1882	*Entrate totali*	*Entrate nette*	*Entrate per chil.*	*Spese per chil.*
Giugno	609,949	339,540	2,439.79	1,081.69
Luglio	735.408	448.138	2,941.63	1,149.08
Agosto	993,683	689,830	3,974 73	1,215.41
Settembre	1,013,504	706,062	4,054.01	1,229.77
Ottobre	970,216	635,678	3,880.86	1,338.15
Novembre	870,000	485,000	3,480.00	1,549.00
Dicembre	685,000	259,000	2,594.70	1,614.00
1883				
Gennaio	630,000	218,000	2,368.42	1,540 00
Febbraio	750,000	353,000	2,819.55	1,492.00
Marzo	820,000	390,000	3,082.71	1,616.00

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 23 aprile p. p., al Consiglio degli Stati, si prese a discutere le mozioni *Zschokke* e *Cornaz* circa all'unità nell'esercizio delle ferrovie.

Il sig. *Wirz* parlò contro amendue le mozioni.

Il sig. *Welti* dichiarò di non poter parlare in nome del Consiglio federale, questo non essendosi ancora pronunciato; ma personalmente promise di adoperarsi per ottenere una migliore unità di esercizio dalle differenti Società ferroviarie.

Dopo che i signori *Zschokke* e *Cornaz* ebbero di nuovo sviluppate le loro mozioni, queste furono respinte con 16 voti contro 14.

— Nella seduta serale del 24 agrile, il Consiglio medesimo, discutendo la quistione della ferrovia elettrica San Maurizio-Pontresina, sulla proposta della Commissione, risolve di tener aperto il protocollo, affine di ritornare sulla quistione dopo il risultato fornito dal nuovo materiale d'atti da introdursi.

Passando quindi alla discussione della differenza che esiste nelle decisioni dei due Consigli sulla quistione del *Riscatto delle ferrovie*, il Consiglio nazionale avendo lasciato cadere la formola dell'urgenza, il sig. *Wirz* sostenne la massima, che anche le risoluzioni negative del Consiglio federale, quando sono d'interesse generale, sono soggette al *referendum*.

Il sig. *Cornaz* combattè questo modo di vedere; poi la discussione accademica, rimase chiusa senz' altro.

Ferrovie francesi. — I giornali francesi recano che il Governo ha intavolate trattative colla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per la costruzione di nuove ferrovie.

Il sig. Carlo Mallet, presidente del Consiglio d'amministrazione di questa Compagnia, ha già rimesso fra le mani del Ministro dei lavori pubblici un progetto di contratto.

Secondo i termini di esso, la Compagnia ferroviaria P. L. M. si obbliga a costruire duemila chilometri di nuove ferrovie.

La Compagnia, per i fondi necessarii alle nuove costruzioni, si rivolgerà direttamente al credito pubblico; ma lo Stato si obbliga, a sua volta, a garantire l'ammortamento del debito e gl' interessi dell' imprestito.

Nella previsione che gl'incassi d'esercizio non coprissero le spese di costruzione, sarebbe deciso che le passività delle nuove linee verranno rimediate coll' eccedenza degli introiti delle linee attualmente in esercizio, in proporzione da determinarsi.

La Compagnia P. L. M. corrisponderebbe ai suoi antichi azionisti un dividendo, la cui cifra massima non potrebbe sorpassare la quota media dei dividendi corrisposti durante questi ultimi cinque anni.

Le somme che eccedessero questa cifra massima saranno consacrate per un terzo ad indennizzare lo Stato, e per due terzi a provvedere alle insufficienze delle nuove linee ferroviarie.

Per quanto ha tratto alla questione delle tariffe, essa non sarebbe definitivamente risolta, ma è assai probabile che su questa materia lo Stato vorrà fare grandi concessioni alla Ferrovia P. L. M.

— Un telegramma da Parigi, 30 aprile, annuncia poi che la suddetta Convenzione è stata firmata da parte del Governo e dal presidente della Società, sig. Mallet.

Tunnel della Manica. — La Commissione mista delle due Camere del Parlamento inglese, costituitasi allo scopo di discutere la questione del tunnel della Manica, ha tenuto in questi giorni la sua prima seduta, sotto la presidenza di lord Lansdowne. La Commissione ha esaminato, in questa prima seduta, le proposte di Edward Watkin, presidente onorario della Società della strada ferrata sottomarina. Ecco, secondo l'*Evening Standard*, le dichiarazioni di sir Watkin:

« Il tunnel progettato, dice egli, sarà illuminato a luce elettrica, e provveduto di una ventilazione perfezionata.

« Sarà facile di farvi passare più treni che su qualunque altra linea di strada ferrata. Il numero dei treni potrà salire fino a duecentocinquanta al giorno. La celerità dei treni sarà in media di quarantacinque miglia all' ora, ciò che permetterà di traversare il tunnel in mezz'ora.

« Il tunnel avrà l'effetto di aumentare considerevolmente il traffico tra l'Inghilterra ed il continente, e particolarmente colla Francia, riducendo nello stesso tempo le spese di trasporto.

« L'Inghilterra potrebbe perdere un giorno il suo impero sui mari, ma, grazie al tunnel, essa conserverebbe le sue comunicazioni col continente, semprecchè sapesse mantenersi in buoni termini colla Francia.

« La difesa del tunnel potrebbe essere assicurata colla costruzione di una grande opera fortificata all'ingresso del medesimo.

« Il tunnel non costerebbe che circa 38 sterline per metro. La spesa totale non oltrepasserebbe tre milioni di lire sterline, ossia 75 milioni di franchi ».

Ferrovie tedesche. — La *Gazzetta di Carlsruhe* pubblica un messaggio del Granduca al presidente del Ministero, signor Ellstaedter, per il quale, in occasione dei grandi accidenti di ferrovie recentemente arrivati, attira la

sua attenzione sul còmpito che incombe al Governo di rimediare agli abusi nell'Amministrazione delle strade ferrate, che furono posti in evidenza nelle discussioni giudiziarie di Friborgo in Brisgovia. Il Granduca attende nel più breve spazio la presentazione di una proposta sulla quistione.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Telegrafano da Vienna che il raccordo delle ferrovie d'Oriente si farà per Vranja-Pristina, insistendo la Turchia su quest'ultimo punto per motivi strategici.

L'Austria ha ceduto. Queeto tracciato sarà più lungo di 100 chilometri per Uskub.

Ferrovie d'America. — *Il Progresso Italo-Americano*, in data di Filadelfia. scrive:

Un dispaccio dalla Stazione centrale di Polizia, ricevuto poco dopo mezzanotte dalla Stazione del 24° distretto, annunciava che 300 uomini, agenti, come si suppone, dietro gli ordini della Compagnia ferroviaria Filadelfia-Reading, stavano demolendo il nuovo ponte della Compagnia rivale Pennsylvania, fra le strade seconda e Venango.

Ferrovie dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres, 20 marzo:

L'infaticabile governatore di Buenos Ayres, dott. Dardo Rocha, fa fare attualmente gli studii per prolungare la ferrovia dell'Ovest di 120 chilometri, al di là della località detta *Nove di luglio*. In questo ricco territorio saranno stabilite delle colonie tedesche.

Gli studii per la ferrovia che deve unire Jujuy al litorale sono finiti, ed i lavori comincieranno presto. Si avvicina così il giorno che la Bolivia potrà trovarsi in comunicazione diretta coll'Europa, e ciò mediante il tramite e col favorevole appoggio della Repubblica Argentina.

Ferrovie giapponesi. — Le più recenti notizie pervenute dal Giappone recano che il Governo giapponese avrebbe l'intenzione di adottare il sistema americano per costruire la rete di strade ferrate nella parte settentrionale dell'Impero.

Lo *Scientific American* attribuisce questa decisione al soddisfacente ed economico esercizio della linea ferroviaria, che va da Sapparo alla costa dell'isola di Yéso, linea che venne costruita dal colonnello Crawford.

Notizie Diverse

Porto di Livorno. — Il punto-franco di Livorno sarà aperto fra pochi giorni; esso è situato di fianco al vecchio porto Mediceo, e precisamente sotto la fortezza vecchia. La costruzione cominciò nel 1878 per opera del Genio civile, proseguita poscia e condotta a termine dal Municipio, sotto la direzione dell'egregio ing. Badaloni.

L'edificio è di forma quasi quadrata con 100 metri per lato: la facciata posta al lato nord comprende tutti gli Ufficii doganali e comunali: Direzione di Dogana e dazio, Ufficii per la Camera di commercio, oltre a vastissimi saloni per le visite e per la Borsa dei negozianti.

Di poi si accede al punto-franco, che è composto di otto corpi di fabbrica, paralleli alla facciata e disposti simmetricamente, formando un insieme di 52 magazzini: 32 sono a terreno, e gli altri al primo piano, di una metratura che raggiunge i 7,500 metri quadrati.

Il lato ponente è disposto lungo una darsena, costruita ed escavata apposta per l'accesso delle navi e vapori di qualunque portata.

In faccia al punto-franco e dall'altro lato della darsena c'è la diga rettilinea; provvista anche questa di magazzini, capannoni ed Ufficii doganali, è destinata unicamente allo sbarco ed imbarco delle merci di transito.

L'edificio è fiancheggiato dai binarii della ferrovia, che lo circondano da ogni lato e lo traversano in tutti i sensi, facilitando il carico e lo scarico.

Questo lavoro completo, cioè compresa la darsena, ricuoprimento di aree, muri di sponda ecc., è costato oltre 3 milioni, dei quali 800 mila lire pel fabbricato.

La spesa fu sostenuta per un milione e 700 mila lire dal Governo, il resto dalla Città, per la quale si prepara un nuovo periodo di vita operosa e feconda.

Ponte metallico sul faro di Messina. — In relazione alla lettera dell'on. Giambastiani, che noi pubblicammo l'11 aprile p. p., leggiamo nel *Diritto*:

In questi giorni fu in Roma il comm. ing. Angelo Giambastiani, di ritorno dalla Sicilia, dove si recò per completare il progetto di un ponte in acciaio attraverso lo Stretto di Messina.

Il progetto venne presentato al Ministro dei lavori pubblici, il quale lodò il predetto ingegnere per il lavoro tanto egregiamente compiuto, e lo incitò a compilare anche il *progetto di dettaglio* ed a stendere una relazione dimostrante la possibilità di costruire il detto ponte (a tre archi in acciaio da un chilometro ciascuno di corda), che sarebbe una delle opere più gigantesche della ingegneria moderna.

Esposizione mondiale a Roma. — Il Comitato promotore della Esposizione mondiale a Roma si è riunito la sera del 24 aprile p. p. nella sua sede in via della Vite. V'intervennero oltre sessanta persone, senatori, deputati, consiglieri comunali, banchieri, avvocati, industriali e rappresentanti dei giornali cittadini. In complesso seduta autorevole e numerosa.

Presiedette il vice-presidente Morana, il quale espose lo scopo dell'adunanza. Il comm Betocchi propose che si domandasse esplicitamente, per mezzo di una deputazione al presidente del Consiglio, il parere del Governo, onde procedere con sicurezza ed energia nelle pratiche per la Esposizione mondiale.

Questa proposta è stata combattuta dall'on. Varè, il quale sostenne che, nelle grandi questioni che hanno un carattere eminentemente nazionale, è il paese che deve affermare la sua volontà, e sta nell'obbligo del Governo di seguire ed appoggiare quest'affermazione di volontà.

Parlarono in merito l'on. Guala, Arbib, Bartoccini, Emanuele Ruspoli, Levi, Perelli, il segretario Orsini ed altri.

Fra le varie proposte, sul merito delle quali però l'assemblea si trovò tutta d'accordo, fu scelta la deliberazione presentata dall'on. Arbib, che riassunse l'opinione svolta dai varii oratori e specialmente dall'on. Emanuele Ruspoli, il quale propose che nella deliberazione fosse incluso, a nome di Roma, un saluto alla città di Milano.

La deliberazione, votata all'unanimità, è la seguente:

« L'Assemblea, confermando le sue precedenti deliberazioni che una Esposizione mondiale sia tenuta in Roma nei prossimi anni;

« Mandando un saluto alla patriottica Milano, che, per affetto e deferenza a Roma, ha abbandonato il progetto di tenere in quella città una Esposizione mondiale nel 1877;

« Delibera che il Comitato promotore si costituisca in Comitato esecutivo, col mandato di studiare e proporre tutti i nuovi mezzi più acconci per concretare ed affrettare l'esecuzione della Mostra mondiale, e riconvochi l'assemblea la sera del 1° maggio prossimo per riferire ».

— Nella seduta poi del 27 aprile alla Camera dei deputati, il ministro Depretis, rispondendo alle interpellanze degli onorevoli Pianciani e Coccapieller, dichiarò che le condizioni finanziarie dello Stato non permettevano al Governo di prendere alcun impegno, nè diretto, nè indiretto, circa un'Esposizione mondiale, ma che questa, se e quando potrà farsi, non potrà aver luogo che nell'*alma Roma*, nella Capitale del Regno.

Esposizione nazionale del 1884 in Torino. — Nella seduta antimeridiana del 25 aprile p. p., alla Camera dei deputati, si discusse il progetto di legge pel concorso del Governo nella spesa dell'Esposizione nazionale di Torino nel 1884, formulato nel seguente articolo unico:

« Nel bilancio passivo del Ministero d'agricoltura sarà stanziato un milione di lire per l'Esposizione di Torino, e sarà pagato in rate uguali sui bilanci 1883 e 1884 ».

L'articolo venne approvato senza discussione, ed allo scrutinio segreto ebbe voti favor. 197, cont. 36. Ora la legge sta davanti il Senato.

La Camera approvò pure i seguenti ordini del giorno proposti dalla Commissione:

« 1° La Camera invita il Governo a nominare una Commissione per studiare nell'Esposizione di Torino lo stato delle produzioni e le forze economiche italiane, onde attenderne norma per la revisione dei trattati commerciali, per le tariffe doganali ed altri provvedimenti legislativi utili all'agricoltura, all'industria ed al commercio.

« 2° La Camera invita il Governo ad accordare maggiori agevolezze pei trasporti ferroviarii relativi all'Esposizione ».

Il ministro Berti assicurò che il Governo farà tutto il possibile per la migliore riuscita dell'Esposizione.

Servizio postale. — La Direzione generale delle poste avverte il pubblico che, per la emissione di vaglia postali sull'estero, gli Ufficii di posta sono autorizzati ad accettare indistintamente la moneta d'oro, d'argento ed i biglietti; e che nei pagamenti dei vaglia provenienti pure dall'estero, gli Ufficii stessi adopereranno del pari, senza distinzione, i biglietti, l'oro e l'argento disponibili.

Ufficii telegrafici. — Il 18 aprile p. p. in Cantiano (prov. di Pesaro e Urbino) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 25 aprile p. p., nelle Stazioni ferroviarie di Albissola Capo (prov. di Genova), Luserna San Giovanni e Piscina (prov. di Torino), Spinetta (prov. di Alessandria), e Tromello (prov. di Pavia), è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato.

Il giorno 20 dello stesso mese, in seguito alla posa di un cavo sottomarino tra la Sicilia e l'isola di Favignana, in quest'ultimo Comune venne aperto un Ufficio telegrafico elettrico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia sottomarina. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna, annunzia che sono ristabiliti i cavi di Singapore (Malacca), Saïgon (Cocincina) e Rio Grande (Brasile), Montevideo (Uruguay). I telegrammi per la Cocincina, la China e le Isole Filippine, e quelli per Montevideo riprendono il loro corso normale.

— Lo stesso Ufficio internazionale annunzia il ristabilimento del cavo Zanzibar-Mozambico (Africa Meridionale). I telegrammi pel Capo di Buona Speranza riprendono il corso regolare.

Proprietà industriale. — Si ha da Parigi che i punti principali del progetto di Convenzione internazionale per la tutela della proprietà industriale, progetto a cui l'Italia ha aderito, sono i seguenti:

a) I cittadini degli Stati aderenti godono gli stessi diritti e la stessa protezione dei nazionali;

b) Ogni persona che depone nel proprio Stato il brevetto d'invenzione corredato dal disegno, modello o marca dell'invenzione stessa, durante un certo periodo, gode del diritto di priorità in tutti gli Stati aderenti;

c) Ogni Stato dovrà organizzare uno speciale Ufficio di brevetti delle proprietà industriali;

d) In successive Conferenze saranno concretati i miglioramenti, che l'esperienza dimostrerà necessarii. — La prossima Conferenza sarà tenuta in Roma nel 1885.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbero, nella scorsa settimana, poche transazioni sulle Azioni della Società delle Meridionali, al corso di 462 circa; sulle Obbligazioni a 266.75; sui Buoni a 538.

Le Obbligazioni Palermo-Trapani continuarono ad essere tenute in buona vista, e vennero negoziate con favore al prezzo di 253.50 quelle di 1ª emissione, ed a 288 quelle di 2ª emissione. Gli altri valori di questa categoria non ebbero che prezzi nominali, e presso a poco uguali a quelli della settimana precedente, che notiamo per norma dei lettori. Le Sarde, serie A, a 268; quella della serie B a 271; le nuove a 267; le Pontebbane a 436; le Centrali Toscane a 460; le Azioni Romane a 119.

A Parigi, le Lombarde si trattarono a 327 e 325; le Obbligazioni relative a 297.50 e 298; le Vittorio Emanuele a 287 e 286; le Azioni Romane a 116.

CONVOCAZIONI

Società anonima romana per la fabbricazione di materiali laterizii — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 13 corrente in Roma (Banca Romana), per la nomina di sindaci e supplenti, e per provvedimenti sui consiglieri in seguito al nuovo Codice di commercio.

Società generale per la illuminazione a gas — Gli azionisi sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 corrente in Roma, sede sociale (palazo Raggi, Corso, 173), per rapporto del Consiglio d'amministrazione e relazione dei sindaci, per approvazione del bilancio e dividendo, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e la nomina di consiglieri e sindaci.

Impresa dell' Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Torino (Borsa), per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima del Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa-Argentina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 20 corrente in Pinerolo (Stazione), per la relazione dei sindaci sul bilancio 1882, per liberazione di Azioni depositate in cauzione, e per modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 10 corrente, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Flaminia-Viterbese al Ponte di Vallevia, per il presunto importo di L. 12,842.78. Deposito interinale L. 350, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piedimonte d' Alife (prov. di Caserta), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della costruzione di una conduttura d' acqua potabile ed opere accessorie, in diminuzione dell' importo di L. 38,910.22, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Brescia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di 30,000 sbarre per canne di fucili fucinate, pel complessivo importo di L. 72,000. Consegna entro 90 giorni in 2 rate. Deposito cauzionale L. 7,200 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Canosa di Puglia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di basolamento e sistemazione delle strade interne della città, per il presunto importo di L. 535.000. I lavori saranno eseguiti per L. 50[m all'anno. Deposito interinale L. 26,750, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione del torrente Santa Croce nell'Agro Nocerino, sull'importo di L. 42,330.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 3 luci, di m. 7 ciascuna, sul torrente Bozzetta, presso la Stazione di Leonforte, con relativi accessi, in diminuzione del prezzo di L. 37,490.44, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 1 anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di correzione della strada nazionale Casilina (tronco III), nel tratto lungo m. 952.41 al ponte Santarona sul fosso Moriago, per l'importo di L. 21,152.42. Deposito interinale lire 500, cauzione definitiva L. 2,200, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale suddetta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (II tronco), nel tratto lungo m. 3825.61 dopo il ponte di Roviano e prima della colonnetta di Arsoli, per l'importo di L. 65,772.11. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Marano sul Panaro (prov. di Modena), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° e 3° tronco della strada consorziale fra Vignola, Marano sul Panaro e Pavullo, compresi da Cà Donettini a Rio Torto inclusivamente, della lunghezza di m. 4,699.30, per la presunta somma di L. 130,081.85. Lavori da eseguire entro tre anni dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 10,000, ambedue come sopra.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Palermo-Messina per Catania, compreso fra l'abitato di Calascibetta ed il principio della strada d'accesso al ponte Merello, della lunghezza di m. 10,383.33, in diminuzione dell'importo di L. 192,732.73, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre per casse di fucili fucinate, per il complessivo importo di L. 55,000. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 5,500 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale Opi-Forca d'Acero-San Donato, compreso fra la sponda destra del torrente Valle Cupa e la strada provinciale della Ferriera, della lunghezza di m. 10,029.41, in diminuzione dell'importo di L. 333,343.75. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra il colle Gigliotto e m. 79 dopo l'acquedotto detto di Passo Marino, della lunghezza di m. 58,916, in diminuzione dell'annuo canone di L. 30,630.09, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3.500, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero suddetto, e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Porto Santa Venere per Briatico fino alla provinciale di Tropea, compreso fra il Porto Santa Venere e l'origine della strada comunale per Zungri, della lunghezza di m. 11,055, in diminuzione dell'importo di lire 194,011.06, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavalle, compreso tra Santa Caterina del Jonio e la Sella Rizzari, della lunghezza di m. 8096, in diminuzione dell'importo di L. 209,353.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Carnica, compreso fra il Rio Valentino e Monte Croce, confine austro-ungarico, della lunghezza di m. 7507.30, per la presunta somma di L. 266,500. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento nella Caserma grande al Castro Pretorio in Roma, per l'importo di L. 68,750. Lavori da eseguire entro un annodalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,900 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione della strada obbligatoria, che dal Comune di Tortorici va al confine di Castell'Umberto, in diminuzione dell'importo di L. 102,168.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000; ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Parma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto di lavori diversi nei borghi e strade della città, in diminuzione della complessiva somma di L. 41,174.47, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,500 come sopra, oltre L. 600 in valuta legale per spese d'asta e contratto.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di alcuni fabbricati nel Poligono d'artiglieria in Persano, per la complessiva somma di L. 56,000. Lavori da eseguire entro 160 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,600 come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Impresa Cozzani Martinengo la fornitura di tutte le travate e travatello del 2° tronco della ferrovia Parma-Spezia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

zione del monopolio e dal fornitore o dal suo rappresentante, quando vi assistano.

In esso saranno pure indicati i numeri, le marche ed il peso lordo di ciascuna botte o collo, quello delle foglie estratte per causa di guasto naturale o di avarìa, e per ultimo il peso netto risultante dopo l'applicazione della tara e prelevamento della parte danneggiata.

La tara dovrà prelevarsi in ragione del 10 per cento quando si tratti di foglia di Virginia, dell'11 per cento pel Kentucky, e del 14 per cento pel Maryland e Ohio, però sempre quando l'Amministrazione non preferisca di applicare la tara reale. Questa tara verrà stabilita sul peso di dieci per ogni cento fusti, o di dieci per cadaun centinaio d'invoglie se trattisi di forniture di tabacchi in balle, ed i fusti o balle saranno presi in sorte sulla partita. Siffatta operazione risulterà da separato verbale.

Art. 11. — *Perizia* — All'atto della perizia le casse contenenti i campioni estratti dalle botti o colli presentati verranno aperte in presenza del fornitore o del suo rappresentante, quando vi assistano.

Art. 12. — I campioni saranno esaminati da una Commissione composta di tre periti, che l'Amministrazione del monopolio potrà scegliere fra i proprii impiegati, coll' intervento di quegli altri incaricati che le piacesse di designare senza voto deliberativo nella perizia.

Quando la perizia sia fatta nel luogo della consegna potranno i periti procedere all'esame dei campioni di mano in mano che saranno stati estratti.

In ogni caso la perizia viene eseguita mediante riferimento e confronto dei tipi contrattuali coi singoli campioni che rappresentano le partite introdotte, anche per ciò che riguarda il gusto e l'aroma.

Art. 13. — La classificazione di ogni botte o collo in confronto ai tipi sarà fatta per intero, esclusa ogni frazione di terzi o di quarti.

Le botti o colli dei tabacchi, i quali, nell'ordine delle qualità indicate dai tipi, saranno riconosciuti nel loro insieme inferiori al tipo A e superiori al tipo B, saranno classificati nel tipo B.

Quelli trovati inferiori al tipo B e superiori al tipo C, saranno classificati nel tipo C, e finalmente i tabacchi che saranno inferiori al tipo C, oppure inferiore all'infimo dei tipi stabiliti, saranno rifiutati. Qualora però fossero utilizzabili nella fabbricazione potranno dar luogo a speciale contratto fra il fornitore e l'Amministrazione del monopolio.

Art. 14. — Il fornitore è ammesso ad assistere alla perizia a condizione per altro che non abbia a prendere nè direttamente nè indirettamente ingerenza nella medesima od influire in qualsiasi modo sul voto dei periti.

Egli dovrà per conseguenza rimettersi pienamente alla decisione della Commissione di perizia.

Nessuno estraneo, nè per parte del fornitore, o suo rappresentante, nè per parte dell'Amministrazione del monopolio (eccettuati i suoi periti e incaricati, come all'art. 12), potrà intervenire alle operazioni di pesatura, campionamento e perizia.

Soltanto il delegato governativo, o suoi rappresentanti, hanno il diritto di presenziare tutte le operazioni.

Art. 15. — *Controperizia* — Potrà l'Amministrazione del monopolio sopra fondati richiami del fornitore, ovvero nel proprio interesse, far procedere ad una controperizia.

La controperizia sarà eseguita da una Commissione composta di tre periti da scegliersi dall'Amministrazione del monopolio come all'articolo 12, e sarà fatta sui campioni precedentemente esaminati, o potrà esser fatta in base a nuovi campioni da estrarsi in quei modi e con quelle cautele che dall'Amministrazione del monopolio saranno ritenute opportune, perchè questi rappresentino veramente il contenuto della botte o collo. Il giudizio della Commissione di controperizia sarà in ogni caso definitivo ed inappellabile.

Il termine utile pel fornitore a presentare domanda per controperizia è stabilito in cinque giorni da quello in cui l'Amministrazione del monopolio gli comunica i risultati della perizia.

Se la controperizia viene fatta ad istanza del fornitore, questi dovrà rifondere le spese all'uopo sostenute dall'Amministrazione.

A far parte della Commissione incaricata della controperizia verrà sempre chiamato uno dei membri della Commissione nominata per la prima perizia con voto deliberativo

Art. 16. — *Avvisi al fornitore.* — Il fornitore, o suo rappresentante, sarà dall'Amministrazione del monopolio tre giorni prima avvertito del giorno in cui avrà luogo ciascuna delle operazioni di pesatura, campionamento, perizia o controperizia.

Nel caso in cui il fornitore, o suo rappresentante, non intervenisse alle dette operazioni, o se intervenuto si assentasse per qualsiasi causa durante il corso delle medesime, queste proseguiranno regolarmente come se esso vi fosse presente, nè sarà mai tenuto conto di qualunque atto o riserva del fornitore a riguardo di dette operazioni.

L'Amministrazione è in facoltà di accettare il rappresentante proposto dal fornitore o di esigere che sia surrogato da altro.

Art. 17. — *Tabacco da rimpiazzare.* — I tabacchi che saranno stati definitivamente rifiutati dall'Amministrazione del monopolio verranno posti a disposizione del fornitore; il quale dovrà riesportarli nel termine di un mese dalla data del notificatogli rifiuto, coll'osservanza delle leggi, regolamenti e norme doganali.

Trascorso il termine di un mese, il fornitore corrisponderà all'Amministrazione del monopolio, a titolo di magazzinaggio, centesimi dieci per ogni tonnellata lorda di tabacco e per ogni giorno di ritardo nel ritiro del genere.

Egli dovrà inoltre sostituire al tabacco rifiutato altro di buona qualità conforme ai tipi, e la surrogazione avrà luogo nel termine di quaranta giorni decorrendi dalla data del rifiuto quando trattasi di tabacco d'Europa e nel termine di 60 giorni decorrendi sempre dalla data del rifiuto quando trattasi di tabacchi d'America.

Il tabacco da sostituirsi a quello rifiutato dovrà essere del raccolto dell'annata pattuita per la fornitura, sotto pena di rifiuto.

È ammessa una sola sostituzione dei tabacchi rifiutati, per modo che i risultati della prima sostituzione porteranno l'applicazione dell'art. 21 per le quantità che venissero nuovamente rifiutate.

Art. 18. — *Formazione di nuovi tipi.* — Avvenendo che i tipi coi quali devono essere confrontate le provviste avessero sofferto, a giudizio della Commissione di perizia, un deterioramento per fermentazione, umidità od altre cause, in modo da non poter più rappresentare il loro vero carattere primitivo, l'Amministrazione farà procedere, d'accordo ed in presenza del fornitore, alla formazione di nuovi tipi in base alla classificazione dei tipi precedenti.

Art. 19. — *Del pagamento.* — Dopo che sarà avvenuta la consegna delle partite come è stabilito all'articolo 5, e quindi il caricamento delle partite stesse presso l'Ufficio destinatario, si procederà alla spedizione del mandato di pagamento, che sarà esigibile nel termine non maggiore di 15 giorni dalla data del detto caricamento.

Art. 20. — *Della garanzia e della stipulazione del contratto.* — Per garanzia dell'esatto adempimento delle obbligazioni tutte derivanti dal contratto il fornitore dovrà prestare cauzione mediante deposito nelle Casse dell'Amministrazionedel monopolio, corrispondente al 20 per cento del ottale importo della fornitura, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti direttamente dallo Stato, calcolati questi e quella al corso della Borsa di Roma del giorno precedente a quello del contratto, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale, oppure in contanti, depositati presso la Cassa dei Depositi e Prestiti e fruttanti l'interesse stabilito dai regolamenti dalla Cassa.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'amministrazione delibererà nel *giorno successivo* a quello dell'aggiudicazione provvisoria.

Se il deliberatario entro *dieci giorni* dall'accettazione dell'offerta per parte dell'Amministrazione del monopolio non devenga alla formale prestazione della garanzia stipulando il regolare contratto di fornitura, il deliberatario stesso

perderà il deposito prestato a garanzia dell'offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto all'Amministrazione del monopolio, rimenendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, senza obbligo di qualsiasi notificazione allo stesso, rimanendo l'Amministrazione del monopolio alla scadenza del termine proprietaria assoluta del deposito predetto.

La liberazione della cauzione sarà fatta proporzionalmente al valore del tabacco regolarmente consegnato.

Quando la garanzia sia in *valori* ed il loro saggio di Borsa al giorno della parziale liberazione sia inferiore a quello del giorno dell'effettuato deposito, sulla parte proporzionale da liberarsi *sarà ritenuto* il valore necessario a riportare la garanzia residua al 20 per cento del valore dei tabacchi da consegnare.

Il fornitore dovrà all'atto della stipulazione eleggere il proprio domicilio legale nella città di Roma, indicando l'*ufficio* o la *persona* presso cui avrà eletto detto domicilio in modo principale, ed indicando inoltre in modo suppletivo un altro ufficio o persona accetti all'Amministrazione del monopolio pel caso che venisse a mancare la persona o venisse a cessare l'ufficio presso cui sia stato eletto il domicilio in modo principale, dichiarando di sottoporsi alla piena giurisdizione dei Tribunali locali per la esecuzione del contratto, al quale predetto domicilio eletto saranno esclusivamente fatte dall'Amministrazione del monopolio tutte le comunicazioni e notificazioni inerenti al contratto stesso.

Venendo a mancare l'uno o l'altro dei domiciliatari il fornitore sarà obbligato ad indicarne immediatamente un altro.

Art. 21. — *Delle indennità per la inesecuzione degli obblighi contrattuali* — Nel caso in cui il fornitore non avesse consegnate alle epoche determinate dal contratto le quantità dei tabacchi stipulate, o nel caso in cui in ordine all'articolo 17 i tabacchi sostituiti venissero rifiutati, sarà tenuto a pagare una *indennità* in ragione del 20 per cento del valore della quantità mancante alla consegna di ciascuna delle epoche stabilite, o della quantità nuovamente rifiutata in caso di sostituzione.

La indennità come clausola penale s'incorre di pien diritto colla scadenza del termine fissato per ogni consegna, senza obbligo nell'Amministrazione del monopolio di alcuna notificazione di costituzione in mora od altro atto qualsiasi al fornitore.

La *indennità* sarà prelevata in primo luogo sopra il prezzo dei tabacchi già consegnati od in via di consegna, quindi sopra il deposito prestato.

A tale effetto l'Amministrazione del monopolio, e fino alla concorrenza del 20 per cento anzidetto, tratterrà appropriandosele le somme che rappresentano il prezzo dei tabacchi non anche pagati ed avrà il diritto di far proprie quelle rappresentate dal deposito, facendolo vendere in Borsa a mezzo di pubblico agente a sua scelta ove trattisi di valori.

Art. 22 — *Delle contestazioni e delle spese del contratto* — Ogni contestazione che potesse insorgere riguardo alla vera significazione, interpretazione od applicazione del presente Capitolato e contratto, e sulla esecuzione della fornitura, sarà sottomessa al giudizio di tre arbitri, da eleggersi l'uno dall'Amministrazione del monopolio, l'altro dal fornitore; il terzo sarà nominato di comune accordo da ambedue le parti.

Qualora nel termine di *cinque giorni* a partire dalla intimazione fatta dalla parte più diligente all'altra, la parte intimata non notificasse all'altra la nomina del proprio arbitro, a cura della parte più diligente sarà tale nomina provocata dal presidente del Tribunale di commercio di Roma, e mancando il titolare, da chi ne farà le veci. Come pure, nel caso di disaccordo nella scelta del terzo, verrà tale nomina provocata nel modo preindicato.

Il giudizio che verrà pronunciato dagli arbitri sarà definitivo e inappellabile, rinunciando le parti tanto all'appello, quanto al ricorso in Cassazione.

Le spese di contratto e di registro, nonchè tutte le altre relative al contratto, saranno a totale carico dell'Amministrazione del monopolio.

Roma, 31 marzo 1883.

Per la Società

Il Consigliere d'amministrazione A. CASALINI. — *Il Direttore generale* E. GOUPIL.

(Da trascriversi in carta da bollo da L. 1)

MODELLO DI SOTTOMISSIONE

Tabacchi in foglia di (1)

. . . *lotto* (2) . . .

SOTTOMISSIONE

contenente l'offerta per la somministrazione di (3) . . . *. . . tabacco in foglie di* (4) . . .

I... sottoscritt... Negoziant... a (5)..... avendo piena cognizione di tutto quanto trovasi espresso nel quaderno d'oneri stabilito dall'**Amministrazione del monopolio dei Tabacchi** indata 31 marzo 1883, nonchè dell'avviso relativo all'appalto fissato dalla Società medesima, che munito di marca da bollo e controfirmato da.... sottoscritt.... si unisce alla presente, dichiar... di obbligarsi senza riserva alcuna di somministrare alla medesima ai patti e condizioni in essi contenuti nei detti quaderni d'oneri ed avviso d'asta chilogrammi ...... di tabacco in foglia ...... conforme ai tipi formati dall'Amministrazione e da.... pienamente esaminati ed accettati, al prezzo per cadaun quintale metrico netto di

Lire (6)..... per tabacco del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....

ed in media, attenendosi alle proporzioni di quantità da somministrarsi per cadaun tipo, al prezzo di lire (7)..... egualmente per cadaun quintale metrico netto, posto franco di spese nei magazzini dell'Amministrazione suddetta situati in (8).....

Per garanzia della presente sottomissione dichiar ..... di avere eseguito il deposito stabilito nelle Casse dell'Amministrazione, come da ricevuta di deposito N.... del dì ..

Dichiar... ancora che si obblig... di prestare la cauzione definitiva per la esecuzione del contratto ai termini dell'articolo 20 del Capitolato d'oneri.

Qualora nel termine di *giorni dieci* dal giorno della notificata accettazione per parte dell'Amministrazione del monopolio i... sottoscritt.... non devenga.... alla stipulazione del contratto prestando la cauzione definitiva, il deposito cauzionale prestato per la presente offerta sarà irremissibilmente devoluto all'Amministrazione del monopolio, che rimarrà prosciolta da ogni vincolo verso..... offerent.... senza obbligo di qualsiasi notificazione allo stesso, rimanendo l'Amministrazione del monopolio alla scadenza del termine proprietaria assoluta del deposito predetto.

Dichiar... per l'esecuzione del contratto di fare elezione di domicilio legale a Roma presso (9)........... abitante in contrada.............. N.... piano...

Elegg... a rappresentante agli effetti dell'articolo 16 del Capitolato la persona del........

Roma, addì............

Firma del Sottomissionario.

(1) Qualità del Tabacco.
(2) Indicare il lotto o i lotti per i quali si fa la sottomissione.
(3) Indicare il quantitativo in chilogrammi.
(4) Qualità del Tabacco.
(5) Dimora del Negoziante.
(6) Prezzo per ogni tipo e indicazione dello stesso.
(7) Prezzo complessivo dei tipi nelle proporzioni dell'avviso d'asta.
(8) Indicare il luogo di consegna.
(9) Nome della persona presso cui s'intende di eleggere domicilio e luogo di sua abitazione.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	55,600	circa
BRONZO in limatura e tornitura . . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	125,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	372,600	»
GHISA da rifondere	»	114,300	»
OTTONE da rifondere	»	16,400	»
RAME da rifondere	»	5,100	»
ZINCO da rifondere	»	20,000	»
ASSI montati per locomotive e tenders N. 5	»	6,276	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **8 maggio 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 10 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 Aprile 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 9 Maggio 1883. N. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

La Relazione ministeriale premessa al disegno di legge, che abbiamo riferito nel precedente nostro numero, si apre con una *Introduzione* contenente alcuni cenni storici circa le condizioni di proprietà e di esercizio delle nostre ferrovie, nonchè un sunto e confronto dei provvedimenti già proposti per l'esercizio stabile delle medesime, dapprima colle Convenzioni del 22 novembre 1877, e da ultimo dalla Commissione d'inchiesta.

Noi crediamo di poter prescindere da questa parte retrospettiva, per entrare, senz'altro, in quella che tratta direttamente del disegno di legge ora presentato dall'on. Baccarini, cominciando cioè dal capitolo II: *Concetto generale del disegno di legge.*

Eccone il tenore:

L'articolo 4 della legge 29 giugno 1876, n° 3181 (serie 2ª), stabiliva il criterio fondamentale da seguirsi dal Governo nel presentare al Parlamento proposte per uno stabile assetto dell'esercizio delle nostre ferrovie, col disporre: « Il » Governo del Re dovrà presentare nella prossima sessione » legislativa, ed in ogni modo entro il 1877, un progetto » di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie » dello Stato all'industria privata ».

L'effetto di quella disposizione fu di mano in mano prorogato, in conseguenza dell'inchiesta ordinata colla legge 8 luglio 1878; ma oramai, esaurita questa completamente, mancherebbe ogni motivo di non sottoporre al Parlamento le sue proposte per applicare nella sostanza quella disposizione.

Due vie si presentavano alla scelta del Governo per soddisfare ad un tale obbligo: stipulare cioè Convenzioni di esercizio e sottoporle, già sottoscritte dalle parti contraenti, all'approvazione delle due Camere; oppure presentare, formulate in un disegno di legge, le basi fondamentali su cui appoggiarsi nello stendere i futuri contratti, per addivenire poi alla loro stipulazione effettiva, da approvarsi pur essa dal Parlamento.

Il primo metodo fu seguito per le Convenzioni che in passato vi vennero presentate. Ma vi è noto a quante successive modificazioni abbiano spesso dovuto sottostare quelle che riportarono la vostra approvazione, come alcune non venissero neppure discusse nella forma in cui primitivamente furono presentate dal Governo, ed altre non fossero neanche esaminate negli Ufficii della Camera.

È quindi naturale che, nell'accingerci a sottoporvi nuove proposte, noi ci siamo domandato se fosse opportuno l'attenerci alla medesima procedura; e per varie considerazioni, abbiamo creduto doverci oggi appigliare al secondo dei due metodi più sopra accennati.

La principale ragione sta nella gravità stessa e nella natura del problema, al quale si tratta di dare una pratica soluzione. Ad esso si legano i maggiori interessi dei nostri commerci e delle nostre industrie, la cui tutela dipende in gran parte da un buon regime di tariffe doganali e ferroviarie, di servizii internazionali, e da tutte le norme che devono regolare l'esercizio delle nostre reti. E pare a noi che argomento così complesso debba, prima che da ogni altro, venire liberamente discusso dalla rappresentanza nazionale.

Ora, i criterii fondamentali, a cui si devono informare le disposizioni da prendersi per uno stabile assetto dell'esercizio delle nostre ferrovie, hanno di per sè tale importanza, che, considerati ad uno ad uno, possono già fornire argomento di ampia discussione e dar luogo ad opinioni così disparate. Basti accennare, come punti essenziali formanti oggetto del presente disegno di legge: il numero delle Società esercenti; la ripartizione di linee meglio adatta alle correnti dei nostri traffici, alle esigenze dei

commerci internazionali e marittimi, alla posizione e conformazione geografica del nostro paese; l'ingerenza del Parlamento e del Governo in materia di tariffe, di orarii e di amministrazione sociale; la cessione del materiale mobile; il riscatto delle ferrovie Meridionali; l'introduzione successiva nelle reti principali delle nuove linee in costruzione, e simili. Sono queste altrettante questioni, che devono essere già risolte nell'atto in cui si stipula un contratto d'esercizio.

Ma una libera discussione del Parlamento su tutti questi punti non potrebbe aver luogo, qualora noi portassimo qui contratti già conclusi, già firmati dai futuri esercenti delle nostre reti. Questi contratti presupporrebbero già risolta, in un modo o nell'altro, ogni singola fra le questioni or ora accennate; e basterebbe che anche una sola di queste non fosse sciolta in modo consono alle idee di una discreta maggioranza del Parlamento, per impedire che si raccogliesse a favore del disegno di legge quel numero di voti, che solo può rappresentare efficacemente la volontà della rappresentanza nazionale. Il Parlamento si troverebbe nella necessità di dovere tutto accettare o tutto respingere il complesso delle norme fondamentali informanti le Convenzioni, congiuntamente alla parte contrattuale, non essendo ammissibile che le modificazioni del Potere legislativo siano subordinate all'accettazione dell'altra parte contraente.

Pare a noi di soddisfare in questo modo anche ad un obbligo di riguardo, tanto verso la Commissione che procedette all'inchiesta ordinata dalla legge 8 luglio 1878, quanto verso la rappresentanza della nuova Legislatura; poichè, solo sottoponendovi formulate in un disegno di legge le massime fondamentali del nuovo ordinamento ferroviario e dandovi modo di liberamente discuterle, vi sarà possibile di pronunziarvi sulle conclusioni dell'importante lavoro compiuto da quella autorevole Commissione.

Un tal metodo, adunque, ha il pregio di rendere la soluzione del problema ad un tempo più sicura e più regolare. E noi non abbiamo esitato ad adottarlo, sebbene non sia quello finora seguìto in Italia, nè generalmente all'estero. La nostra esperienza passata e le particolari circostanze, in cui oggi ci accingiamo alla soluzione del problema ferroviario, ci parvero dovere, prima di ogni altra considerazione, servir di norma nella scelta della procedura da seguirsi.

Potremmo, del resto, citar l'esempio dell'Olanda, dove, trattandosi di affidare all'industria privata l'esercizio di linee costruite dal Governo, si provvide con apposita legge, portante la data del 3 luglio 1863, a stabilire le condizioni fondamentali cui avrebbero dovuto informarsi le Convenzioni d'esercizio, lasciando persino indeterminato il numero delle Compagnie, sebbene si trattasse di un piccolo complesso di linee; in seguito, sulle basi tracciate da quella legge, veniva stipulata la Convenzione dell'11 agosto 1863, che funzionò fino al 1876, nel quale anno si riconobbe la necessità di rimaneggiare le basi di partecipazione dello Stato e dell'esercente ai prodotti lordi, e si sostituì ad essa la Convenzione dei 24-25 maggio 1876, che è tuttora in vigore. E si consideri che là si trattava di una rete assai ristretta; per modo che l'esempio olandese torna precisamente a conferma di quanto osservava uno dei più antichi ed autorevoli nostri colleghi, l'on. Correnti, durante una memorabile discussione nella tornata del 27 giugno 1876: « Le nazioni minori d'ordinario conoscono e curano meglio » il loro piccolo alveare, e sono più difficilmente sedotte » ed allucinate dalle tentazioni affascinanti della politica » aquilina, che vuol guardare oltre i continenti ed oltre i » secoli, e spesso foggia gli strumenti della pace a doppio » uso ed a doppio filo ».

Se quella procedura poteva dirsi buona, mentre occorreva dare stabile assetto all'esercizio d'un migliaio appena di chilometri di ferrovia, a più forte ragione ci pare da consigliarsi, quando si tratta, come nel caso nostro, di una rete già otto volte maggiore, e per di più in via di rapido incremento; essendo evidente che le cautele e la prudenza hanno da essere tanto maggiori, quanto più gravi sono gli interessi che si legano alla questione da risolversi.

Esposto così le ragioni fondamentali ed il carattere del disegno di legge che abbiamo l'onore di presentarvi, converrà esaminarne brevemente le principali disposizioni.

III. BASI FONDAMENTALI DEL NUOVO ASSETTO FERROVIARIO.

1. *Numero delle Società. - Raggruppamento delle linee.* — Col riordinamento dell'esercizio delle nostre ferrovie, occorre dare assetto a quasi intera la rete ferroviaria italiana, non essendo ora stabilmente provveduto che alla ferrovia Sicula occidentale ed alle Strade ferrate dell'isola di Sardegna, le cui concessioni scadranno rispettivamente nel 1973 e nel 1976, nonchè ad altre linee minori concesse a Società od a privati.

A queste linee, ed alle altre che potessero formare oggetto di future concessioni, non si riferisce l'attuale disegno di legge, se non in quanto esse possano, per via di riscatto o per altre circostanze, cessare dall'essere esercitate dai loro primi concessionarii; nel qual caso, è data facoltà al Governo di affidarne l'esercizio alle nuove Società, facendole diventare parte integrante di quella fra le reti appaltate, alla quale si trovino collegate.

Di una tale facoltà dovrà pure fare uso il Governo per le linee Vicenza-Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, ora esercitate dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, in base ai contratti stipulati tra essa e le Provincie concessionarie, alle quali è sottentrato il Governo colla Convenzione di riscatto del 4 luglio 1881. La scadenza di quei contratti avrà luogo rispettivamente, nel 1896 per la ferrovia Vicenza-Schio, e nel 1897 per le ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano.

Trattandosi di addivenire a Convenzioni d'esercizio per tutte le altre linee costituenti le attuali reti dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali e delle Calabro-Sicule, si presenta una prima questione, e cioè: se convenga includere negli appalti le linee siciliane di proprietà dello Stato, oppure ordinarle in rete autonoma.

Per quanto vicina al continente, la rete ferroviaria della Sicilia, come rete insulare, ha obbiettivi tutti suoi particolari ed un traffico tutto speciale. Essa non serve, come le reti del continente, al transito internazionale; non permette ai treni lunghe percorrenze; presenta, per lo più, forti pendenze, per modo che i sistemi economici di esercizio vi hanno una importanza tutta particolare.

Queste considerazioni conducono facilmente alla conseguenza, che la rete delle ferrovie Sicule debba affidarsi in esercizio ad una Società speciale.

Si noti che un esercizio insulare autonomo non può poi impedire che alle esigenze del commercio di esportazione

dei prodotti, che trovano il loro mercato sul continente o lo attraversano per versarsi in altri paesi, si provveda con servizii cumulativi ferroviarii e marittimi, nell'ordinamento dei quali non possono presentarsi difficoltà maggiori di quelle che s'incontrano nello stabilire servizii analoghi fra le varie reti continentali. E ciò riuscirà più facile dopo la unificazione delle tariffe generali e delle condizioni dei trasporti, che sarà uno dei più importanti risultati del nuovo assetto ferroviario.

Il Governo vi chiede quindi facoltà di formare oggetto di speciale contratto d'appalto le linee siciliane.

Ciò posto, bisogna vedere quante Compagnie occorrano per esercitare tutte le ferrovie continentali di proprietà dello Stato, e quale sia il raggruppamento da adottarsi nella formazione delle nuove reti.

Davanti alla Commissione d'inchiesta del Senato francese *sur le régime des chemins de fer d'intérêt général*, nel 1877, è stata a lungo trattata la questione se sia preferibile il sistema delle grandi o quello delle piccole Società; ed è stato messo in evidenza che, non tanto dalla estensione di una rete, quanto dalla importanza del traffico, possono derivare alcune difficoltà di esercizio, e che queste si possono vincere con un ordinamento non accentrato dei servizii.

Ne sono una prova le fusioni che si sono operate, e che tuttora sono in corso in Inghilterra ed in Francia. « Presso « le due Nazioni più potenti d'Europa per intelligenza ed « attività economica » — come osservasi in uno dei lavori a stampa promossi dall'on. nostra Commissione d'inchiesta col suo *Questionario* — « è in pieno favore il principio « delle grandi reti, dopo inchieste fatte da uomini compe« tenti ed imparziali. Questo principio non riconosce ancora, « nella sua applicazione, limiti ben determinati; e invero « la *Paris-Lyon-Méditerranée*, contando anche la rete Algerina, « ha una concessione di 7,637 kil. che tende ad aumentare ».

Per l'esercizio delle linee, cui si riferisce l'attuale disegno di legge, non sembrano, quindi necessarie più di due Società; sebbene il maggiore sviluppo, che le nostre ferrovie assumeranno in causa delle nuove costruzioni, e il presumibile incremento del traffico sotto un ben ordinato regime di tariffe, possano far temere che in futuro abbiano a riuscire due sole reti soverchiamente estese.

Quanto al miglior raggruppamento, è questo un problema stato molto discusso, e sul quale negli Atti della nostra inchiesta ferroviaria si trovano raccolte molte opinioni disparate e contrarie, volendo chi una divisione *longitudinale*, chi una divisione *trasversale*. Valide ragioni si adducono, tanto in appoggio dell'una, come a sostegno dell'altra delle due soluzioni; ma si è forse esagerato, tanto nell'un senso, come nell'altro, e noi abbiamo dovuto persuaderci, che ai vantaggi offerti da una divisione longitudinale non si oppongono serii ostacoli, ove si adotti una divisione trasversale; come non hanno tutta quella importanza che si è lor voluta dare, gli inconvenienti che i sostenitori della cosidetta divisione trasversale vedono in quella longitudinale.

Del resto, le nuove linee, che si andranno man mano aprendo all'esercizio, l'ordine stesso della loro apertura, l'applicazione di nuove tariffe produrranno degli spos[illegible] menti nelle correnti dei nostri traffici, creeran[illegible] necessità, e ne faranno forse sparire alcun[illegible] cosicchè gli argomenti, i quali si [illegible] questo o quel modo di riparti[illegible] ipotesi, più che su fatti

Noi dunque, dopo che il Governo ha già proposto nel 1877 il raggruppamento delle nostre ferrovie continentali in due sole reti, *Adriatica* e *Mediterranea*, e che l'onorevole Commissione d'inchiesta si è a maggioranza pronunciata favorevole a tale ripartizione, crediamo opportuno non scostarci da quel sistema.

Tale ripartizione risponde, senza dubbio, a molte esigenze del problema, poichè le due grandi linee litorali sono tra le più importanti arterie dei nostri traffici; e solo promovendo su di esse, con una larga applicazione di tariffe differenziali, lo sviluppo dei trasporti a grandi distanze, si possono soddisfare i grandi interessi, i quali si legano a quel commercio di esportazione dei prodotti del suolo, che compete di diritto al nostro paese. Oltre a ciò, una divisione longitudinale rende facile una buona combinazione di tariffe e di orarii, ed assicura ad ogni Società una congrua parte nelle varie categorie di traffico, facendo nascere fra esse una feconda emulazione a tutto vantaggio del paese e ad incremento della pubblica ricchezza.

2. *Obblighi degli esercenti.* — L'onorevole Commissione d'inchiesta ha ampiamente svolte, nella sua Relazione, le considerazioni che consigliano di obbligare gli esercenti delle linee di proprietà dello Stato ad avere materiale proprio, in modo da acquistare un carattere che meno si allontani da quello di un vero concessionario e da avere maggiore interesse ad una buona manutenzione. Non occorre che il Governo aggiunga altro per giustificare, se egli in ciò si attiene ai suggerimenti di quella autorevole Giunta.

Le Società dovranno, per conseguenza, acquistare il materiale mobile di proprietà dello Stato.

Per quanto riguarda gli aumenti di materiale mobile, che occorrerà fare nel corso dell'appalto, onde la quantità di rotabili in servizio sia sempre proporzionata ai bisogni del traffico, crede il Governo, per le ragioni che seguono, meno opportuno di ricorrere alla istituzione di un fondo speciale di riserva, da formarsi, come gli altri suggeriti dalla Commissione d'inchiesta, mediante un prelevamento dal prodotto lordo dell'esercizio, prima che questo venga ripartito fra lo Stato e l'esercente; e tanto meno pare al Governo che la proprietà del nuovo materiale mobile, se acquistato con quel fondo, debba appartenere alle Società.

Ed incominciando, infatti, da questo secondo punto, ove lo esercente trovasse man mano aumentata la sua proprietà senza che spenda per i nuovi acquisti, siccome alla fine del contratto lo Stato sarebbe poi obbligato a comperare dalle Società tutto il materiale in servizio, bisognerebbe stabilire la partecipazione annua dell'essercente al prodotto lordo, tenendo conto del fatto che esso riceverà alla fine dell'appalto una somma capitale, corrispondente al valore del nuovo materiale acquistato.

E quindi si dovrebbe limitare la part[illegible]cipazione delle Società alla differenza fra il corrispett[illegible]vo che loro spetterebbe per i servizii che sono a lo[illegible]ro carico e l'annuità corrispondente a quel capitale. C[illegible]osicchè gli azionisti dovreb[illegible]b[illegible]tarsi di un [illegible] magro dividendo annuo ed at[illegible] [illegible]ll' appalto per ricevere capitalizzata [illegible] dividendo, che equamente dovrebbe [illegible] le difficoltà, pur istituendo che i nuovi rotabili dov[illegible]rebbe poi in servizio

sulle linee appaltate un materiale, in parte proprietà dell'esercente ed in parte proprietà dello Stato: materiale di cui bisognerebbe, per tutta la durata del contratto, tener distinti gli inventarii, e nell'adoperarlo e mantenerlo, probabilmente lo esercente non procederebbo con completa imparzialità.

Sembra inoltre che le ragioni, le quali inducono ad imporre alle Società di fare l'esercizio con *materiale proprio*, escludano di per sè una distinzione fra il materiale che lo Stato venderebbe loro in principio dell'appalto e quello che si dovrà in seguito acquistare in causa degli aumenti del traffico. Fra quelle ragioni, già lo si è detto, vi è quella di conservare in parte all'appaltatore i caratteri propri di un concessionario. Ora, obbligando l'esercente ad assumere a suo carico gli aumenti del materiale, non lo si pone, da questo lato, se non nelle condizioni in cui si troverebbe appunto un concessionario.

Occorrerà, ben inteso, nello stipulare il contratto, regolare convenientemente le relazioni tra l'interesse dell'esercente e le esigenze del traffico, rispetto all'aumento del materiale. Frattanto, nel disegno di legge si prescrive che le percorrenze medie annuali delle singole categorie di rotabili non abbiano a superare i limiti massimi che saranno precisati nel Capitolato, onde stabilire, nell'interesse del commercio, un limite minimo alla quantità di materiale mobile che gli esercenti dovranno sempre avere in servizio.

Le Società dovranno poi, oltrecchè agli aumenti di materiale mobile, provvedere, servendosi dei prodotti che esse riscuoteranno, a tutte le spese ordinarie e straordinarie per tutti i servizii dell'esercizio, comprendendo quelle per la manutenzione dell'argine stradale, dei manufatti, fabbricati e loro dipendenze, le riparazioni ordinarie e straordinarie, nonchè i rinnovamenti e perfezionamenti del materiale mobile, degli attrezzi di esercizio, del mobilio e dei meccanismi delle Stazioni e delle Officine, la vigilanza, il controllo governativo, le imposte dirette ed indirette, la pubblicità, ed in generale tutte le spese di qualsiasi natura, escluse solamente quelle che saranno sostenute dai fondi di rinnovamento e di riserva, di cui è qui sotto fatta parola.

3. *Fondi di riserva e di rinnovamento.* — Se abbiamo ritenuto di non poterci accostare alle proposte della Commissione d'inchiesta in ciò che riguarda il fondo di riserva per l'aumento del materiale mobile, consentiamo invece con essa nello stabilire, che dal prodotto lordo delle linee appaltate si facciano speciali prelevamenti a favore di fondi destinati rispettivamente al rinnovamento del materiale fisso, agli ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, ed a rimborsare le Società delle eventuali perdite nell'esercizio delle nuove linee.

Col fondo per la rinnovazione dell'armamento e degli annessi, e con quello per ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, si tratta di impedire da un lato, che le Società trascurino la buona conservazione della strada, di cui è proprietario lo Stato; e da un altro lato, la loro istituzione è suggerita dal fatto, che certe spese, o si presentano in modo affatto accidentale ed imprevisto, o non sono punto attribuibili al solo esercizio dell'anno in cui si rendono necessarie, cosicchè opportunamente provvede un apposito fondo per ripartirne in equa proporzione l'aggravio sui diversi esercizii, onde non turbare l'equilibrio e l'economia dei bilanci annuali.

Il fondo poi per l'esercizio delle nuove strade ferrate, il quale ha qualche analogia col *déversoir* delle concessioni francesi, trae la sua origine dal fatto, che in generale lo ampliarsi della rete porta con sè un incremento nel prodotto lordo complessivo delle antiche linee, e pare quindi equo che una parte di questo prodotto si riversi a compensare le perdite dei primi anni d'esercizio sulle linee nuove.

Certo, molte fra le nuove ferrovie da costruirsi, se sono necessarie per lo sviluppo economico ed industriale del paese, non potranno dare, fin dai primi anni della loro apertura all'esercizio, quei frutti che se ne attendono, imperocchè la conformazione speciale del nostro paese non permette tracciati a troppo miti pendenze; e solo a rete compiuta, potrà sulle strade ferrate italiane, cui mancano ancora molte importanti e vitali arterie, aversi quella attività negli scambii, che deve essere il principale effetto dei nuovi e potenti mezzi di comunicazione. Chè, se alcuna delle nuove linee si presenterà da bel principio con discreti prodotti, ciò non potrà avvenire se non perchè essa li toglierà a linee concorrenti, con una trasformazione di correnti del traffico, la cui importanza non è dato prevedere fin d'ora nemmeno approssimativamente.

Il Governo non si nasconde che questa, dei rapidi ampliamenti delle nostre reti, sarà una delle maggiori fonti di incertezze, che si preparano nei rapporti fra lo Stato e le Società esercenti; e crede che la istituzione di un fondo di riserva, come propone la Commissione d'inchiesta, destinato ad indennizzare le Società delle perdite che subissero nell'esercizio delle nuove linee, varrà a controbilanciare le alee che si correranno.

I diversi fondi di riserva e di rinnovamento, di cui qui si tratta, non hanno poi nulla a che fare coi fondi di riserva statutarii. Questi cadono sotto le disposizioni del Codice di commercio, e si costituiscono con prelevamenti dall'utile netto delle Società esercenti. Le norme ad essi relative sono di competenza degli statuti sociali; e nei contratti d'esercizio occorrerà soltanto porre quei patti, i quali valgano ad impedire che la formazione dei fondi di riserva statutarii possa servire ad eludere il diritto di partecipazione agli utili delle Società, che, come si dirà in appresso, è riservato allo Stato nel caso in cui gli utili stessi superino un determinato limite.

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Usi ed abusi delle ferrovie. — Studii economici e sociali di Antonio Dornig. — Milano, Fratelli Dumolard editori, 1883 (elegante edizione di 200 pagine, al prezzo di L. 3).

Mentre, non soltanto in Europa, il problema ferroviario pende insoluto ed affatica le menti degli economisti, dei tecnici, degli uomini politici, non possiamo che dare il benvenuto alla recentissima pubblicazione del sig. Dornig, che rivela uno studio profondo, coscienzioso e generale della materia.

Premesso ch'egli non credette di dedicare un capitolo anche all'Italia, perchè i fatti successi e succeden-

tisi sono noti, e perchè alienissimo da questioni personali, l'Autore, nella prima parte del suo libro, tratta la teorica, e nella seconda la storia e la critica delle ferrovie europee.

La parte prima, dopo una introduzione generale che, spaziando pure nel campo della filosofia, considera l'uomo in sè stesso, nella sua natura, nelle sue tendenze, ed indaga quale sia il fattore dei fenomeni economici e sociali, si divide in sette capitoli, cioè:

1. *Nozioni generali. — Caratteri sociali*, dove si esamina la necessità delle comunicazioni al punto di vista del grado d'incivilimento dei popoli, dei bisogni a cui servono, e dei mezzi che vi si impiegano, dividendole in militari, commerciali, e di associamento civile, e facendo spiccare tutte quelle differenze e caratteri, che in vario modo influiscono sui mezzi di trasporto.

2. *Caratteri giuridici*, sommariamente accennati, non senza osservare come, codificata o no, si vada formando una speciale giurisprudenza, estesa e complicata per modo che si rende necessaria, anche di più in più, una giurisprudenza particolare, la quale, versata e pratica delle cose ferroviarie, adatti le norme generali ed i principii fondamentali del diritto ai bisogni pratici delle ferrovie.

3. *Caratteri economici*, che si presentano essenzialmente al punto di vista dell'agricoltura e della proprietà fondiaria, dell'industria e dei commerci, della politica interna ed estera, e del raffinamento civile, calcolando, per converso, le spese, ed a chi profittino, e la moralità di esse.

4. *Influenze e vantaggi delle ferrovie*, sviluppando il tema sotto il rapporto della popolazione, della produzione ed esportazione, del valore dei terreni e della esportazione;

5. *Spese — Passivo*, cioè: come si dividano, come siano proficue, e come siano rimunerate.

6. *Tariffe e noli*, considerati, sia rispetto all'utile che l'esercente della ferrovia, secondo che è privato, Società o Governo, ha interesse a trarre dalla medesima; sia rispetto ai loro fattori, quali sono spese generali di amministrazione, peso, volume, valore, quantità, distanza, e velocità; esaminando, con molto senso pratico, come, quando ed in qual misura contribuiscano o debbano prevalere tali fattori.

7. *Ideale delle ferrovie*, cioè l'esercizio governativo; ma, si noti bene, l'egregio Autore immagina « un paese (fuori d'Europa) che abbia ogni ben di Dio: un suolo fertilissimo e provvidamente irrigato, intersecato da canali e da fiumi navigabili; una bella costiera marittima con buoni porti; miniere e cave assai preziose; città prospere e industrie floridissime; ed una popolazione poi intelligente, robusta, laboriosa e pacifica, *retta dal migliore dei Governi possibili* »; poste tutte le quali condizioni, siamo con lui, ed anzi ci contenteremmo di una sola, dell'ultima, purchè vi fosse associata quella della più assoluta esclusione delle ingerenze parlamentari. —

Nella seconda, e più importante parte dell'opera che esaminiamo, sono passati in rassegna gli Stati Uniti di America, l'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'Austria, ed altri Stati, venendo quindi alla conclusione.

Noi non faremo qui che un breve cenno delle interessantissime osservazioni dell'Autore, il quale cita fatti numerosi, e fa spesso rivelazioni; non senza, di quando in quando, dire agl'Italiani quelle dure verità, che il vero amor patrio non sa tacere.

Negli Stati Uniti, tutto è abbandonato alla industria privata e ad una speculazione senza freno, potentissima, che dà alle ferrovie un lavoro fittizio, lotta da pari col Governo, ed arrivò persino a negare le imposte. La corruzione dei membri dei Poteri legislativi; le decisioni giudiziarie eluse o messe in non cale; rivalità inaudite fra speculatori, giungendo persino all'aperta violenza (lotta di locomotive); anarchia nelle tariffe, ed inesorabile concorrenza, che conduce al monopolio dispotico, completano il quadro; talchè il Governo ed il pubblico sono vivamente preoccupati della necessità dei rimedii corrispondenti all'immenso sviluppo delle ferrovie in quel paese.

Quanto all'Inghilterra, l'Autore principia colle parole di lord Beaconsfield: « L'esercizio delle ferrovie è quasi la massima delle questioni interne dell'Inghilterra ». Ivi pure si lamentano l'elevatezza delle tariffe, gli abusi dei noli differenziali e speciali, la poca sicurezza delle persone, il favoritismo. « Il miglior mezzo per ottenere vantaggi dalle Ferrovie è la lira sterlina »; a segno che un socio, accusato da un altro per sottrazione di danaro, fu assolto dal giudice, perchè l'aveva adoperato al suddetto scopo.

Si invocò il controllo governativo, ma non basta. Quanto alla poca sicurezza delle persone, essa proviene da difetti del materiale da trasporto o della via, dalla insufficienza dei mezzi in proporzione del traffico, da negligenza od errori del personale, cioè difetto di disciplina, irregolare maneggio dei segnali e telegrafi, lavoro eccessivo, traffico superiore ai mezzi, e simili. Insomma, in Inghilterra « l'unico rimedio efficace è il riscatto per opera dello Stato. Pur troppo, questo progetto, ogni qualvolta torna a galla, trova oppositori arditi, destri ed astuti nella rappresentanza nazionale ».

Passando alla Francia, dove il controllo e l'ingerenza governativa sono organizzati ed attuati forse nel modo il più ampio, il chiaro Autore ne prende occasione per dimostrare come ciò non sia bastato, nè basti a raffrenare gli abusi d'ogni genere delle grandi Compagnie, perchè, perfetto in teoria, il sistema diviene in pratica inane; per cui in Francia pure si studia variamente una soluzione, non avendosi di certo se non il malcontento del regime attuale.

Nella Germania invece, dove sin da principio prevalse una forte organizzazione e tutto s'informa al sentimento nazionale, la tendenza fu sempre, e va crescendo, all'esercizio governativo, e la speculazione privata non si accettò se non come ausiliaria. « Le Ferrovie private sono ivi condannate a morire; l'opinione pubblica, gli studii scientifici, compresi gli economici, e le imperiose esigenze della politica e della difesa nazionale hanno pronunciata una sentenza, che non verrà più revocata ».

Analoga è la situazione nell'Austria-Ungheria. « La legge che gli abusi, gl'inconvenienti ed i danni delle Ferrovie sono maggiori, quanto minore è l'ingerenza del Governo nella costruzione e specialmente nell'esercizio di esse », trovasi, secondo l'Autore, dimostrata dalla Russia, dalla Svizzera e dalla Spagna, dove prevalgono le con-

cessioni private, e dal Belgio (*), dall' Olanda e dagli Stati nordici d'Europa, dove il Governo ebbe ed ha grandissima ingerenza nei trasporti ferroviarii.

Dopo tutto ciò, ovvia è la conclusione: « che la questione fondamentale delle Ferrovie trovi pace e riposo soltanto in quelle contrade ove il Governo ha nelle proprie mani la gestione e possibilmente anche la proprietà delle medesime ». E tale conclusione (come già si notò) sarebbe infatti l'*ideale delle Ferrovie;* ma solo alla condizione che l'Autore pone in quel capitolo, cioè del *migliore dei Governi possibili*. Intanto è d'uopo prendere il meglio dei due sistemi, in modo che Governo e Società si diano la mano: l'uno controllando severamente ed escludendo le ingerenze parlamentari; le altre adoperandosi collo spirito di operosità ed iniziativa, che è loro proprio.

Conchiudendo, noi non esitiamo punto a dichiarare che il libro del sig. Dornig si raccomanda agli economisti, agli uomini di Stato, ai giuristi, a quanti hanno a cuore gl'interessi del loro paese. È di buon augurio il vedere coltivati in Italia gli studii sulla materia ferroviaria con pazienti indagini, con profondità di vedute, ed all' unico scopo di procurare il meglio; e, per parte nostra, desideriamo che l'accoglienza di questo suo lavoro spinga l'egregio Autore a ridiscendere in campo, non dimenticando anche la parte giuridica, per la quale ci pare non manchi della necessaria competenza.

Torino, aprile 1883.

AVV. G. GOLA.

(*) A proposito dell'esercizio governativo nel Belgio, veggasi il triste quadro che ne fa la *Revue économique et financière* di Parigi nel n. 2 del 1882, di cui si è data la traduzione nel n. 32 dello stesso anno del nostro giornale.

(La Red.)

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il giorno 4 del corrente mese si tenne a Bellinzona una conferenza dei Capi-servizio delle diverse Ferrovie svizzere interessate al passaggio del Gottardo. Alla detta conferenza presero parte due delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, nelle persone del Capo-Traffico di Milano comm. Ponzone, e dell'Ispettore dell'Agenzia del movimento sig. cav. Rossi.

Scopo della conferenza era quello di stabilire un servizio di vetture dirette a grandi distanze, e cioè senza trasbordi nel passaggio da una linea all'altra; e sarebbesi, infatti, convenuto che nel treno diretto diurno per la via Chiasso-Milano si trovino uno *Sleeping-Car* da Calais ed una *vettura mista* da Ostenda, oltre le attuali da Basilea e da Rhomanshorn a Milano, col corrispondente ritorno; e che nel treno diretto notturno si trovino uno *Sleeping-Car* da Basilea ed una *vettura mista* da Cologna, oltre le attuali da Basilea e da Rhomanshorn per Milano, col corrispondente ritorno.

Per la via di Luino, i treni del Gottardo faranno capo alla detta Stazione; ma il diretto diurno avrà una *vettura diretta*, e cioè senza trasbordo, da Francoforte a Genova; e quello notturno, una *vettura diretta* da Basilea a Genova e Roma; entrambi col corrispondente ritorno, rispettivamente da Genova a Francoforte, e da Roma-Genova a Basilea.

><

Dallo stato dei lavori pubblici autorizzati dal Ministero dal 1° gennaio a tutto aprile p. p., risulta ch'essi furono 520 per un importo complessivo di L. 71,294,502; dei quali 167 riguardanti le ferrovie per un importo totale di L. 33,491.432, cioè L. 5,320,361 per le linee in esercizio, e L. 28,171,071 per le nuove costruzioni.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una proposta per aumentare la potenzialità della linea da Savona a Torino, in rapporto all'aumento di traffico che andrà sviluppandosi sulla medesima di mano in mano che andrà compiendosi l'ampliamento del porto di Savona.

><

Il Ministero del tesoro ha approvato, per la parte lo riguarda, lo schema di Convenzione e di Capitolato per la concessione alla Provincia di Mantova della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica da Suzzara a Ferrara.

La concessione sarà fatta in base all'art. 18 della legge 29 luglio 1879, col concorso del Governo nella spesa di costruzione, commisurato giusta l'art. 11 della detta legge.

La lunghezza totale della linea sarebbe di chil. 78, e la spesa totale sarebbe preventivata in L. 8,198,700, compreso il materiale mobile. Il contributo dello Stato ammonterebbe a L. 5,025,700.

Il progetto, che servirà di base alla concessione, fu studiato dall'ing. Perego; e secondo il medesimo, la linea dovrà passare per le seguenti località, in ognuna delle quali sarà stabilita una Stazione: Suzzara, Pecognaga, San Benedetto, Quistello, Schivenoglia, Poggio, Villa Poma, Magnacavallo, Sermide, Pelonica, Bondeno, Vigarano, Ferrara. La nuova ferrovia sarebbe a sezione ordinaria.

><

Siamo informati che parecchie Camere di commercio hanno instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere i seguenti provvedimenti circa il servizio ferroviario:

a) che sia reso obbligatorio agl'impiegati ferroviarii di suggerire le tariffe speciali e di applicarle, ancorchè non siano richieste dal mittente;

b) che l'Ufficio di controllo, allorquando si tratta di restituzione delle eccedenze di tasse percette dai terzi, provveda con la sollecitudine prescritta dal regolamento, ad avvisare gli aventi diritto al rimborso, delle eventuali differenze in più, come provvede allorquando si verificano versate in meno;

c) che il trasporto della lana sia tolto dalla categoria delle merci le cui spedizioni non possono superare la quantità di 10 chilogrammi, allorchè trattasi di spedizioni a grande velocità.

><

Sappiamo che la Direzione della Navigazione generale italiana ha instato presso il Ministro dei lavori pubblici, affinchè si proceda all'erezione di tettoie sulle calate di fianco al ponte Calvi ed al ponte San Lazzaro nel porto di Genova, le quali tettoie dovrebbero servire a riparare le merci dalle intemperie.

Gli esperimenti fatti dalla Società predetta per accostare i piroscafi alle calate, recentemente costrutte, hanno dato ottimi risultati, essendosi potuto facilmente scaricare le merci dal bordo alla banchina, ottenendo con ciò un rilevantissimo vantaggio.

Ma, per rendere durevole e reale un tale beneficio, è necessità assoluta il provvedere di comode tettoie le calate del porto, affinchè possano compiere tutti gl'incombenti di sosta e spedizione delle merci, senza pericolo che queste vengano danneggiate dalla pioggia.

È troppo evidente l'utile che ne verrà a sentire il Commercio nazionale, per dubitare che il Ministro non voglia prendere nella maggiore considerazione la giusta domanda della suddetta Società di navigazione.

><

La Direzione generale delle Ferrovie Romane ha compiuti gli studii relativi al nuovo orario, che dovrà essere attivato sulle linee di quella rete il 1.o del p. v. giugno.

Uno schema del nuovo orario fu già sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha incaricato la Direzione dell'esercizio di far studiare il progetto dettagliato di treno Reale, sulle basi stabilite nelle conferenze all' uopo tenute in Firenze fra i rappresentanti delle principali Amministrazioni ferroviarie e della Casa Reale.

><

Il Consiglio medesimo ha preso pure le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzata in via provvisoria l'applicazione della Convenzione pel servizio di corrispondenza bagagli e carri fra la Stazione di Milano (centrale) e quella della tramvia Monza-Barzanò;

Idem. la proroga a tutto il 1884 della Convenzione colle R. Poste per il servizio dei pacchi postali;

Ha approvato i preventivi di cui infra: Spesa di L. 24.500 per riparazione dei guasti cagionati all'argine ferroviario fra i caselli 116 e 117 della linea Genova-Ventimiglia dalle mareggiate dell'autunno 1882; spesa di L. 15,500 per costruzione di binario e sostituzione di piattaforma nel nuovo piazzale delle Officine a Verona P. V.; spesa di L. 6,500 per impianto di una gru da pesi nella Stazione di Treviso; spesa di L. 282,300 per parziale ampliamento della Stazione di Novara; spesa di L. 406,000 per l'impianto della nuova Stazione di Vajoni fra Piteccio e Pistoia; spesa di L. 95,000 in aggiunta ad altra già approvata per l'impianto di una nuova Stazione d' incrociamento a Corbezzi fra Pracchia e Piteccio.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco compreso fra Brescia e Mandolossa.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 6,100, ed il relativo importo è preventivato in L. 659,600, delle quali L. 490,900 per lavori da appaltare, e L. 168,700 a disposizione dell' Amministrazione governativa per espropriazioni ed armamento.

L'andamento planimetrico del tronco è diviso in metri 4,480 di allineamenti retti ed in m. 1,620 di tratti in curva, col raggio minimo di m. 100.

L'andamento altimetrico è ripartito in m. 1,060 di livellette orizzontali, in m. 2,590 di tratte in ascesa, ed in m. 2,450 di tratte in discesa. La pendenza massima è del 10.66 per mille.

La larghezza normale della strada al piano di formazione è proposta in m. 4.

Per l'attraversamento delle strade e dei corsi d' acqua dovranno eseguirsi: un ponte a travata metallica, della luce di m. 41, sul torrente Mella; l' allargamento del ponte sul torrente Gandovere, e 32 manufatti minori.

Per mantenere libere le comunicazioni attraverso la ferrovia dovranno costruirsi 27 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza saranno eseguite 5 case di guardia e 4 garette in muratura.

Lungo il tronco è progettata una fermata, cogli occorrenti fabbricati ed accessorii, da servire all'abitato di Borgo San Giovanni.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie di Taranto fu rassegnato al Ministero suddetto, per approvazione, il progetto di appalto dei lavori di ampliamento della Stazione di Gallipoli, resi necessarii dall' innesto in quella Stazione della nuova linea da Zollino a Gallipoli.

L'importo totale dei lavori è preventivato, esclusa la provvista del materiale di armamento e di quello fisso, in L. 143,000.

Nei lavori di appalto sono compresi: i movimenti di terra, la costruzione delle opere d'arte e dei fabbricati di Stazione e delle case cantoniere, la provvista e messa in opera della massicciata, la posa dell'armamento e del materiale fisso, ecc.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 aprile al 5 maggio corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco Persiceto-San Felice, della ferrovia Bologna-Verona;

Un progetto per la costruzione del tronco Ceva-Nuceto, della ferrovia Ceva-Ormea;

Un progetto per la costruzione del tronco Olivieri-Patti, della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

Un progetto per l'impianto di una Stazione d'incrociamento a Corbezzi fra Pracchia e Piteccio, nella ferrovia Bologna-Pistoia;

Un progetto per l'ampliamento e modificazioni di binarii nella Stazione di Pesaro, lungo la ferrovia Bologna-Ancona;

Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Mestre, in dipendenza dello innesto della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

Un progetto per la sistemazione del tronco dalla Stazione di Cammarata all'abitato di San Giovanni Gemini, della strada provinciale Cammarata-S. Stefano Quisquina, in provincia di Girgenti;

Un progetto per la costruzione di banca e diaframma al tratto di argine sulla destra di Po, detto Coronella Borgofranco e Carbonara, nei Comuni omonimi, in provincia di Mantova;

Un progetto per la costruzione di un callone nella chiusa attraverso il Po, allo incile del canale di derivazione Casalese, in provincia di Alessandria;

Ed un progetto pel bonificamento del lago di Maremorto, in provincia di Napoli.

Fu pure approvato un progetto di massima per la costruzione ed esercizio di una ferrovia da Castellammare di Stabia a Caserta, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Castellammare e di Torre Annunziata.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario — Nella seduta del 7 corr al Consiglio comunale di Milano, il cons. Napoleone Perelli svolse una interpellanza sua e di altri consiglieri, già presentata al Sindaco, « sui provvedimenti che il Sindaco intende prendere per impedire i danni che potrebbero derivare alla città di Milano, ove fosse convertito in legge il progetto presentato alla Camera sull'esercizio delle ferrovie ».

Il *Sindaco* rispose che, tempo fa a Roma, parlò col Ministro in argomento, il quale gli aveva dato le più ampie assicurazioni; che, avendo poi informato il Ministro dell'agitazione di Milano di fronte al suo progetto di legge, gli fu risposto che, se l'agitazione nascesse dal sospetto che fosse tolta da quì la Direzione dell'esercizio dell'Alta Italia, essa non avrebbe fondamento.

Il Sindaco rilevò poi l'inopportunità del progetto ministeriale; notò che il movimento della linea del Ceneri, in confronto di quello della linea lacuale, è una prova di più dell'importanza di Milano e dei danni che le recherebbe quel progetto. Si associò alle considerazioni degli interpellanti, e promise che, da parte della Giunta, si farà ogni ufficio per tutelare i legittimi interessi di Milano.

Dopo viva discussione, il *Sindaco* diede lettura dei seguenti ordini del giorno, proposti da varii consiglieri:

1. « Il Consiglio comunale, preoccupato delle conseguenze che il principio della divisione longitudinale delle ferrovie italiane, contenuto nel progetto ferroviario presentato dal Ministro dei lavori pubblici, avrebbe per il commercio dell'alta Italia in generale e di Milano in particolare, soprattutto dopo l'apertura del Gottardo e le eventualità di nuovi valichi alpini, eccita la Giunta a voler sollecitamente provvedere, in concorso dell'Amministrazione provinciale e di altri Corpi amministrativi e commerciali interessati nella questione, facendo tosto ufficii presso il Governo perchè il problema dell'esercizio ferroviario abbia una soluzione più consentanea agli interessi della valle del Po e di Milano, comuni con quelli della Nazione ».

2. « Il Consiglio invita la Giunta a voler, d'accordo colle Provincie e i Corpi morali amministrativi e commerciali interessati, procedere alla nomina di una Commissione permanente di vigilanza a tutela degli interessi della Valle del Po, combinati con quelli generali d'Italia, nell'ordinamento ed esercizio ferroviario ».

Stazione di smistamento in Milano — Il *Corriere della Sera* dice che, in seguito alla proposta fatta dal consigliere comunale Giulio Prinetti, della nomina di una Commissione incaricata di studiare i vantaggi che possano derivare dalla Stazione ferroviaria di smistamento a Milano, il siudaco Belinzaghi ha chiamato a presiederla l'assessore Tagliasacchi, ed a farne parte i signori: nobile Giulio Bianchi, avv. Pompeo Castelli, ing. Guido Parravicini, avv. Napoleone Perelli, ing. Giulio Prinetti, avv. Giuseppe Robecchi.

Il Sindaco ha raccomandato alla Commissione di sollecitare gli studii, urgendo sempre più una deliberazione dopo sorte le nuove quistioni ferroviarie.

Ferrovia Sicignano-Castrocucco. — Alle ore 10 antim. del 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Sicignano-Castrocucco, compreso fra le Stazioni di Polla e di Teggiano, della lunghezza di m. 18,500 (esclusa la provvista di ferri d'armamento e meccanismi fissi per Stazioni), per la presunta somma di L. 4,141,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 128,000, ed in L. 257,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie in Sicilia — In seguito ad accordi passati fra la Società per le S. F. M. e la Società per la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, col giorno 1° giugno p. v. si attiverà fra le rispettive Stazioni della Sicilia un servizio cumulativo pei trasporti di viaggiatori, bagagli e merci a g. ed a p. v.

Pei trasporti dei viaggiatori e bagagli, le Stazioni delle due Amministrazioni abilitate a distribuire biglietti ed a registrare bagagli sono:

Ferrovie Meridionali: Acireale, Bagheria, Caltanissetta, Catania, Giarre-Riposto, Girgenti, Licata, Messina, Porto Empedocle, Siracusa, Termini-Imerese.

Ferrovia Sicula-occidentale: Alcamo, Carini, Castellammare, Castel Vetrano, Marsala, Mazzara, Partinico e Trapani.

Tutte le Stazioni siciliane delle due Amministrazioni, che sono abilitate ai trasporti a g. ed a p. v. in servizio interno, sono ammesse a corrispondere fra di loro anche in servizio cumulativo.

A tutti i trasporti eseguiti in servizio cumulativo sono applicate, limitatamente ai percorsi di ciascuna Amministrazione, le rispettive tariffe interne generali e speciali.

Ferrovia Udine-Portogruaro. — Leggesi nel *Giornale di Udine*, in data del 30 aprile:

La continuazione della ferrovia Pontebbana da Udine a Palmanova-Latisana-Portogruaro sembra assicurata entro un quinquennio. Un telegramma del nostro sindaco senatore Pecile e del deputato provinciale dott. Biasutti fa conoscere come tutte le difficoltà fra il Ministro dei lavori pubblici ed i rappresentanti della nostra Provincia, riguardo alla medesima, vennero appianate, e fra due giorni sarà stipulato il relativo atto di concessione. Si loda molto la correntezza della Società Veneta di costruzioni, alla quale si deve se venne vinto l'inconveniente dei ritardati pagamenti del quoto governativo.

— Un telegramma da Roma, 1, annuncia poi la firma della Convenzione, colla concessione del sussidio di L. 5,064,555 da parte del Governo.

Tramvia Como-Saronno. — Leggiamo nell'*Araldo*, del 5:

Ieri, alla Stazione di S. Agostino, abbiamo visto esperimentare i *nuovi vagoni americani* della Società della tramvia Como-Saronno.

Questi vagoni sostituiscono e concentrano in un corpo solo un intiero treno: prima classe con 16 posti, seconda classe con 44 posti, bagagliaio, tutto è riunito in un vagone solo.

Com'è agevole intendere, la lunghezza di questo vagone riesce assai considerevole, circa 13 metri e mezzo. Notevole è anche il peso, che è di 11,000 chilogrammi, mentre i soliti vagoni-passeggeri dell'Alta Italia variano da 6 ad 8,000. Ad onta però della sua straordinaria lunghezza, questo vagone veramente *omnibus* supera le curve più strette altrettanto, anzi meglio dei vagoni ordinarii, e ciò mercè l'uso di due carrelli costrutti in modo da permettere all'asse delle ruote di assumere delle direzioni oblique rispetto all'asse del treno. Abbiamo sentito dire che questo sistema di sterzo è una privativa della Società Veneta di costruzioni, dalla quale la Società della tramvia ha acquistato il diritto di poterne usare.

Internamente il vagone-treno è assai elegante, più ancora delle attuali carrozze di 1ª classe, e fornito di alcune comodità che queste non hanno.

Speriamo che questi vagoni vengano presto approvati dal R. Commissariato, onde possano essere messi in servizio per il pubblico.

Tramvia Voghera-Stradella. — Scrivono da Voghera, 30 aprile, alla *Perseveranza*:

Ieri ha avuto l'inaugurazione della tramvia Voghera-Stradella della Società anonima delle Ferrovie complementari.

Si attendeva il principe Borghese, che fa parte del Consiglio d'amministrazione, ma in sua assenza ha fatto gli

onori della festa il cav. ing. Enrico Radice, direttore della sezione del Ticino.

Gli invitati provenienti da Milano, dopo una breve refezione nel nuovo locale della Stazione a Voghera, alle ore 10 1|2, insieme ai rappresentanti della città di Voghera, partivano con treno speciale per Stradella, ove si giunse verso mezzogiorno.

La tramvia misura la lunghezza di 25 chilometri; collocata sul fianco destro della strada comunale, cammina parallela alla strada ferrata, dalla quale dista in certi punti poco più di venti metri.

Otto sono le Stazioni: Campoferro, Montebello, Casteggio Fumo, Santa Giulietta, Redavalle, Broni e Stradella, ed il percorso è fatto in un'ora e 46 minuti.

La strada è stata costrutta dall'Impresa milanese Meneghetti, Arnaboldi e Bottelli, ed in modo lodevolissimo. Il Grondona ha costrutto le carrozze, che sono eleganti e solide, e le macchine sono della Casa Euschel di Cassel.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*: Stando a quanto ci viene riferito, anche la Società dei *tramways* di Firenze avrebbe inoltrata domanda al Municipio per ottenere il prolungamento sino alla Piazza del Duomo delle due linee a cavalli, quella di *Sesto* e quella delle *Cascine*, che attalmente fanno capo l'una in Piazza della Stazione, l'altra in Piazza S. Maria Novella.

E secondo quanto ci si assicura, quella Società avrebbe inoltre domandata la concessione di altre due linee, l'una che, partendo dalla Piazza del Duomo, giungerebbe fino alla Barriera del Ponte Rosso; l'altra, che dalla Porta alla Croce farebbe capo, colle altre linee, sulla Piazza del Duomo.

Abbiamo già annunziato altre domande congeneri fatte dall'altra Società dei *tramways* fiorentini e da quella degli *Omnibus*, e siamo pur certi che al nostro Municipio non dispiacerà questa concorrenza delle varie Società fra loro per l'impianto di nuove linee nell'interno della città. Noi non dubitiamo che, senza usar preferenze e senza ledere i diritti di nessuno, il Municipio, che finora non si è vincolato con alcuna Società, vorrà sollecitamente provvedere alle concessioni per quei nuovi servizii di *tramways*, che riusciranno di grande utilità per la nostra popolazione.

Ferrovia di Superga — La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° aprile p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 31 marzo 1883 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per l'Amministrazione dello Stato, ed il comm. Benedetto Brin, mandatario del Comune di Torino, per la concessione al Comune medesimo della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata funicolare (sistema Agudio) da Sassi a Superga.

(Per mancanza di spazio, rimandiamo al prossimo numero la pubblicazione della Convenzione e del relativo Capitolato).

Ferrovia Asti-Acqui-Genova — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta dell'8 corr., approvò, dopo breve discussione, la proposta della Deputazione provinciale (già da noi annunciata) pel concorso nella spesa di costruzione di questa ferrovia in L. 500,000, ripartite in 20 annualità di L. 25,000 caduna.

Linee di allacciamento al Gottardo. — Nella stessa seduta del Consiglio provinciale, la Deputazione proponeva, dietro il rapporto della Commissione speciale composta degli on. Di Masino, Meano e Bertetti:

« Di chiedere al Ministero dei lavori pubblici di far procedere allo studio regolare di un progetto di ferrovia da Chivasso a Borgomanero, col tracciato tecnicamente più conveniente e più breve fra questi due punti, e da proseguirsi fino all'incontro della ferrovia Novara-Pino verso Sesto Calende.

« Di esprimere voto al Governo del Re perchè sia accolta l'istanza della città d'Intra e Comitato Verbanese, di cui nella petizione in data 18 aprile 1883 a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, per la costruzione della ferrovia da Gravellona-Toce a Locarno ».

Dopo breve discussione, il Consiglio approvava invece il seguente ordine del giorno, proposto dal conte Di Sambuy:

« Chiedere al Ministro dei lavori pubblici che, facendo procedere agli studii d'una ferrovia che meglio possa allasciare Torino al Gottardo, tenga in debito conto i desiderii dei Comitati di Verbano e d'Intra e gli studii della Deputazione provinciale ».

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Secondo le informazioni della *Sentinella delle Alpi*, nelle costruzioni che la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée si assumerebbe, in seguito ad accordo col Ministro dei lavori pubblici, sarebbe compresa la linea Nizza-Fontan per Sospello e Scarena.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — La Convenzione che si disse conchiusa dal Governo (non però ancora firmata) colla Società Parigi-Lione-Mediterraneo, posa, secondo il *Journal des travaux publics*, sulle seguenti basi:

1. La lunghezza delle linee da concedere alla Compagnia sarebbe di circa 2,000 chilometri;

2. La realizzazione del capitale d'impianto si effettuerebbe a cura della Compagnia, mediante Obbligazioni 3 0[0, dovendo la Compagnia realizzare per suo conto una somma di 50,000 fr. al chilometro, corrispondente alla metà circa dei lavori di superstruttura, nonchè alle spese di materiale mobile; ed il civanzo del capitale dovendo essere realizzato per conto dello Stato, che ne pagherebbe l'annuità alla Compagnia;

3. La divisione dei beneficii avrebbe luogo d'ora in poi su quelli eccedenti una rendita di 75 fr. per Azione, e sino alla concorrenza del 66 0[0 di questa eccedenza a profitto dello Stato; mentre, secondo le Convenzioni attuali, la rendita spettante agli azionisti prima della divisione risulta di 82 fr., lo Stato non avendo poscia diritto che alla metà dell'eccedenza;

4. La riduzione delle tariffe dei viaggiatori, che diverrebbe obbligatoria per la Compagnia sino alla concorrenza d'un limite determinato, qualora lo Stato acconsentisse ad un ribasso proporzionale dell'imposta sui trasporti.

Come si vede, è il sistema di *déversoir*, regolato dalle Convenzioni del 1859 per la seconda rete, esteso alla terza rete. Da una parte si diminuisce il limite del prodotto riservato; dall'altra si proporzionano le riduzioni delle tariffe al disgravio che lo Stato farà subire alle tasse dei trasporti. È dunque uno spirito di conciliazione, che prevalse dalle due parti nei negoziati.

La *Semaine financière* osserva poi che, tutte le Compagnie non essendo nella stessa situazione della Parigi-Lione Mediterraneo, sarebbe indispensabile conchiudere con ciascuna di esse delle Convenzioni differenti; ma, in complesso, ciascuna di queste Convenzioni particolari muoverebbe dallo stesso principio: quello cioè consacrato dai contratti del 1859, in virtù dei quali la nuova rete delle varie Compagnie toglie dai prodotti dell'antica, a partire da una data cifra, le somme necessarie per coprire od attenuare le sue deficenze.

Lo stesso giornale aggiunge che, mentre è impossibile prevedere l'esito della prossima discussione alla Camera, in cui le opinioni sono molto divise, giova constatare fin d'ora, che il Governo si è rabbonito colle Compagnie: cioè che la Commissione, istituita dal sig. Hérisson, si trovò di fronte ad un problema ch'essa non riscontrò solubile se non per via di transazione, mentre forse aveva pensato che, agitando la minaccia del riscatto, avrebbe potuto facilmente vincere tutte le resistenze.

— Il 1° corr., la Compagnia della ferrovia della Grande Cintura di Parigi apriva al pubblico servizio, pel trasporto dei viaggiatori e delle merci, l'ultima parte della sua linea, compresa tra Juvisy e Versailles.

Questa sezione traversa successivamente le valli dell'Orge, dell'Yvette e della Bièvre, per giungere, dopo un percorso di 30 chilometri, alla Stazione dei Cantieri di Versailles.

Questa Stazione, comune colle linee dell'Ovest, serve pure di punto di partenza alla parte già in esercizio della Grande Cintura.

— La Commissione municipale della ferrovia Metropolitana di Parigi ha compiuto i suoi lavori. Le principali disposizioni adottate sono:

Una prima rete composta: 1° di una grande linea longitudinale dall'Ovest all'Est, completata da una linea semicircolare seguente i boulevards esteriori della riva sinistra; 2° di una linea trasversale dal Nord al Sud.

La seconda rete si compone di 10 linee complementari, destinate le une a completare la rete interna di Parigi, e le altre ad aprire degli sbocchi all'esterno.

Le condizioni principali per l'esecuzione sono le seguenti:

1° Concessione ad una Compagnia mediante asta pubblica;

2° Esecuzione della prima rete, senza sovvenzione, nè garanzia d'interesse, nel termine di tre anni,

3° Tariffe uniformi di 15 centesimi in 2ª classe e 30 in 1ª, con ammissione di una classe di lusso a 50 centesimi; diritto di corrispondenza con tutti i mezzi di trasporto, omnibus, tramways, che ammetteranno la reciprocanza;

4° Quando i prodotti della prima rete daranno un reddito lordo del 7 0[0, le eccedenze di questo saranno consacrate all'estensione della rete od a diminuzione di tariffe.

Ferrovia Modane-Ginevra. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato:

In seguito a comunicazione avuta dalle Ferrovie Parigi, Lione al Mediterraneo, si avverte il pubblico che la linea fra Modane e Ginevra venne interamente riattivata, *a cominciare dal giorno* 5 *corrente mese.*

In conseguenza, dal detto giorno, i trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè delle merci, veicoli e bestiami a grande velocità, per Ginevra ed oltre, proseguiranno sulla loro destinazione per la via normale, come prima dell'interruzione del tratto di linea Bellegarde-Collonges, e precisamente come già si è disposto coll'avviso al pubblico in data 10 aprile p. p. pei trasporti a piccola velocità.

Le disposizioni, quindi, contenute nell'avviso del 22 gennaio corrente anno, sono interamente abrogate.

Ferrovia del Sempione. — Si telegrafa da Parigi, 7:

Ieri dovevasi firmare la Convenzione tra il Governo e la Società *Paris-Lyon-Méditerranée* per la costruzione delle nuove ferrovie. All'ultimo momento però, la firma venne sospesa, perchè il Ministro dei lavori pubblici domandò alla Società di partecipare per 10 milioni al traforo del Sempione. La Società si è rifiutata di accogliere tale domanda, perchè il nuovo valico del Sempione sarebbe dannoso agli interessi della città di Marsiglia.

Tunnel della Manica. — Nella seduta del 27 aprile p. p. della Commissione inglese per il *tunnel* della Manica, lord B. Grosvenor, presidente della Compagnia del *tunnel*, ebbe la parola. Egli disse che la Compagnia si propone di stabilire un semplice *tunnel* di ferrovia a due binarii. Stazioni non ci saranno che alle due estremità del *tunnel*.

Si calcola che l'esercizio organizzato secondo il *bloch system*, come qualunque ferrovia bene esercitata, permetterebbe di far partire 12 treni all'ora in ciascuna direzione.

Per pagare gli interessi del 5 per cento, occorrerebbe un introito annuale lordo di 678,000 sterline. E per giungere ad un tale risultato, sarebbe necessario di trasportare duemila passeggeri al giorno, ossia un milione e mezzo all'anno, in ragione di sei scellini e mezzo per persona, e 348 tonnellate di merci al giorno a 10 scellini la tonnellata.

Nel 1882, il numero dei passeggeri che hanno attraversata la Manica fu di 556 mila.

Lord Grosvenor ha inoltre detto che, in caso di pericolo, non sarà necessario di distruggere tutto il *tunnel* o parte di esso, avendo la Compagnia il mezzo di bloccarlo efficacemente e per un tempo illimitato.

D'altronde, il *tunnel* si trova al disotto del livello del mare ad una tale profondità, che sarebbe impossibile farlo saltare, o di farvi penetrare l'acqua del mare in modo da renderne impossibile il restauro.

Alle sue estremità invece, il *tunnel* potrà essere bloccato in modo da non poter essere sgombrato con un lavoro meno lungo di tre mesi.

Quanto al traffico fra l'Inghilterra e la Francia, lord Grosvenor ritiene che non ci sarà da temere di vederlo paralizzato dalle tariffe francesi, a motivo che l'apertura del *tunnel* avrà sicuramente per risultato di togliere tutte, le barriere doganali, che oggi intralciano il libero scambio.

Ferrovie in Serbia. — Telegrafano da Belgrado, 1°, all'*Euganeo*:

Il comm. Amilhau, neo nominato direttore generale delle Ferrovie Serbe, è partito ieri per Nissa. I lavori della ferrovia Nissa-Vranja comincieranno immediatamente. Vranja è il punto stabilito per l'incontro delle Ferrovie serbe, austriache, turche e bulgare.

Ferrovie del Senegal. — I giornali francesi hanno da Kayes nel Senegal, che i lavori della ferrovia da Kayes a Bofoulabè sono spinti con molta alacrità; 9,200 metri di binario sono già collocati; il primo treno ha passato sul ponte di Papurca il 4 aprile. Il tronco da Dakar a San Luigi per la fine dell'anno avrà 400 chilometri in esercizio.

Ferrovie d'America. — I giornali di New-Yorck scrivono che per la ferrovia elettrica costruita a Meulo Park, Edison fa fabbricare una grande locomotiva di 45 cavalli, capace di trascinare diciotto carri pieni di carbone. Con la locomotiva attuale, la celerità è di 29 miglia all'ora, con un sol carro contenente 20 viaggiatori. Il peso di questa locomotiva è di tre tonnellate, e la sua forza di otto cavalli.

Notizie Diverse

Ponte di Cortemilia. — Lunedì e martedì della scorsa settimana aveva luogo a Cortemilia il collaudo del ponte tubulare in ferro a travata rettilinea, che la Provincia di Cuneo ha fatto eseguire in sostizione del vecchio ponte in muratura, a tre luci di 14 metri l'una (opera dell'attuale Direttore generale delle ferrovie, comm. Valsecchi), che la Bormida nella piena dell'8 ottobre 1878 aveva asportato.

L'ing. Modesto Soleri, capo dell'Ufficio tecnico provinciale, progettò il nuovo ponte ora collaudato, portandone la luce libera a metri 60, con una travata sola tubulare in ferro, per lasciare sotto di essa interamente sgombro l'alveo, ad ottanta centimetri al disopra dell'ultima massima piena.

Si adottarono fondazioni speciali per le spalle, ricorrendo al sistema pneumatico, con cui si potè raggiungere la voluta profondità, impostandole sopra la viva roccia, e sottraendole quindi alle escavazioni delle cresciute del torrente.

La collaudazione venne fatta dal cav. Delfino, ing.-capo del Genio civile, appositamente delegato dalla Provincia. Presenziarono l'operazione, oltre al rappresentante della Provincia cav. Canonica, il cav. Montezemolo per l'Impresa costruttrice italiana di Napoli, diretta dall'ing. comm. Cottrau, l'ing. Bovone, capo-riparto delle Ferrovie dell'A. I., che applicò i micrometri moltiplicatori Castigliano, per registrare il lavoro dei pezzi più faticati della travata e calcolarne quindi la stabilità; gli ingegneri delle città di Cuneo, Alba e Fossano, l'ing. Piniroli ed altri molti, attratti dalla speciale importanza della nuova opera.

I risultati ottenuti nelle diverse prove di carico, sia dinamico che statico, furono inferiori alla previsione, non

essendosi verificato al carico massimo che un' inflessione nel mezzo di millimetri 12 mediamente. Ciò torna a lode dell'egregio progettista, come della Casa costruttrice, che anche in quest'opera non ha smentita la bella fama acquistatasi in tanti lavori eseguiti in ogni parte d'Italia.

La popolazione di Cortemilia ha accolto gli ospiti con ogni maniera di cortesie; ed essi vennero gentilmente invitati dall'Impresa a suntuoso pranzo, in fin del quale varii oratori, fra cui i rappresentanti della Provincia e del Comune, felicitarono l'egregio ing. Soleri ed il cav. Montezemolo per l'Impresa stessa di avere così degnamente corrisposto all'aspettazione pubblica.

L'inaugurazione ufficiale si farà alla fine del corrente mese con festa pubblica e coll' intervento delle principali Autorità della provincia.

Ponte metallico sulla Dora in Torino. — Giovedì scorso, una Commissione del R. Corpo del Genio civile, in presenza d' una rappresentanza municipale, fece eseguire le prove di resistenza del nuovo ponte sulla Dora in Torino, in prolungamento della via Rossini.

La carreggiata ed i marciapiedi vennero ricoperti d' un sopraccarico di ghiaia, del peso di circa 300 mila chilogrammi, cioè più di tre volte del peso totale della travata metallica.

Gli apparecchi di misura, situati sotto ciascuna trave, indicarono una inflessione di pochi millimetri, minore di quanto era stato calcolato.

Tutte le prove statiche e dinamiche riuscirono perfettamente.

In seguito di questo collaudo, il nuovo ponte sulla Dora verrà tosto aperto alla circolazione per accedere al nuovo borgo Dora, che dalla Società immobiliare torinese è destinato alla classe industriale ed operaia.

Verrà così pure aperta la più lunga arteria della città di Torino, dalla barriera del Parco alla barriera di Nizza in linea retta, che misura oltre a 5 chilometri.

Industria nazionale. — Alla piena adesione di tutti i più importanti *Costruttori meccanici* italiani alle idee svolte dall'egregio ingegnere comm. A. Cottrau nelle sue due lettere all'on. ministro Baccarini ed all'on. Boselli, già riferite nel nostro giornale, ci piace ora aggiungere la seguente lettera del chiaris.mo senatore F. P. Perez, già Ministro dei lavori pubblici e della istruzione pubblica, che togliamo da un periodico siciliano:

« *Palermo*, 21 *aprile* 1883.

« Mio caro comm. COTTRAU,

« Le due lettere da Lei pubblicate nella *Opinione* del 15 corrente meritano tutta l'attenzione del pubblico e del Governo in ispecie.

« Per me, *favorire la industria nazionale* non vuol dire preferirla alla straniera, malgrado la inferiorità dei prodotti ed il maggior costo. Impenitente avversario d' ogni protezionismo, credo ancora che l' immensa maggioranza dei consumatori meriti almeno altrettanto riguardo che lo scarso numero dei prodnttori. Ma credo altresì che ufficio d'ogni bene ordinato Governo sia rimuovere gli ostacoli che si oppongono al naturale e progressivo sviluppo di essa, e guardarsi bene dal crearne, sia direttamente, sia indirettamente, preferendo, in ogni caso, i suoi prodotti, ad eguali condizioni, a quelli della industria straniera.

« Accetto, pertanto, senza riserva, il radicale rimedio da Lei proposto nel penultimo paragrafo della sua lettera all'on. Boselli.

« Voglia sempre bene al suo devoto ammiratore ed amico

FRANCESCO PEREZ ».

— Leggiamo nel *Commercio* di Genova, del 1° corrente: Si sta promovendo la costituzione di una Società in accomandita per la costruzione di vagoni, *tramways* ed altri veicoli congeneri. La Società dovrebbe avere un capitale di due milioni e mezzo, diviso in 10 mila Azioni da lire 250 cadauna, e sarebbe amministrata da due gerenti. Essa si proporrebbe l'acquisto dello Stabilimento e dei terreni che appartengono allo stralcio dell'Enologica, posti nel letto abbandonato della Polcevera ed a breve distanza dalla nuova Raffineria.

A quest'ora, scrivono alla *Finanza*, pare che più di metà del capitale sia già sottoscritto e che si speri di completarlo in breve.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 1° aprile p p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), è concessa facoltà agl'individui e Comuni indicati di derivare le acque ed occupare le spiaggie ivi descritte. Sono cinque concessioni d'acqua *per forza motrice* (prov. di Teramo, Cuneo, Perugia, Torino e Sottoprefett. di Ivrea); 1 concessione d'acqua *per irrigazione* (prov. di Roma); 1 concessione d'acqua *per usi agricoli* ed *industriali* (prov. di Modena); e 5 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Acquedotto di Monaco. — Telegrafano, in data 2 corr., all'*Euganeo* da Monaco (Baviera):

L'apertura del nuovo grandioso acquedotto fu festeggiatissima. Esso misura 13 chilometri e mezzo, e dà 150 litri al giorno per ciascuno degli abitanti di Monaco. La sua costruzione costò 6,400,000 marchi, dei quali 2 per il magnifico ponte a 24 archi romani.

Acquedotto di Garabit. — Attualmente, scrive il *Journal des Débats*, in Francia, tra Marvejols e Neussargues, si sta costruendo l'acquedotto di Garabit, che è il più alto acquedotto che siavi al mondo, poichè supera di molto il ponte gettato sul Douro, che è alto soltanto 76 metri, ed il viadotto di Kinzna in America, la cui altezza è di 102 metri.

L'acquedotto di Garabit, che è costruito da un ingegnere francese, il sig. Riffel, ha una lunghezza totale di 564 metri; la sua grande ercata è alta 124 metri, passa sopra una valle, in fondo alla quale scorre un torrente, e mette due colline in comunicazione fra loro.

Nuovo Canale di Suez. — Il *Times*, parlando pel progetto di costruzione d'un nuovo Canale attraverso allo Stretto di Suez, dichiara impossibile che il Governo inglese cerchi di opporsi alla formazione di una Compagnia per la escavazione di un nuovo Canale.

La questione principale è di sapere ciò che il Governo farà per appoggiare un tale progetto. Per primo, i capitali necessarii alla effettuazione di questa Impresa devono essere privati, deve trattarsi di un affare privato, ed i lavori del taglio devono venire affidati alla industria privata.

Quando poi il progetto sarà maturo per la esecuzione, si potrà equamente chiedere al Governo inglese di adoperarsi perchè il Governo egiziano accordi la concessione.

Non è probabile, dice il *Times*, che il Governo inglese favorisca la fusione della nuova Compagnia colla Compagnia attuale. Fino ad oggi, l'Inghilterra non possiede ancora una via marittima propria, che la colleghi all'Oriente. Il nuovo progetto le darebbe una tal via.

Il Governo inglese non imporrebbe alcuna restrizione riguardo all'uso del Canale da parte delle altre nazioni, ma non per ciò il Canale costituirebbe meno la proprietà dell'Inghilterra.

Il *Daily News* scrive, a questo proposito, che l' attuale Canale di Suez non ha una larghezza sufficiente per l'immenso traffico a cui serve. Il tonnellaggio dei bastimenti che solcano il Canale cresce in proporzioni, che oltrepassano le previsioni più favorevoli.

Poichè il commercio inglese è il più considerevole, è l'Inghilterra che risente i maggiori danni dagli ostacoli della navigazione, e tocca a lei di preparare un progetto per provvedere agli attuali inconvenienti. È vero che questa questione, come disse lord Granville, è irta di difficoltà internazionali ed altre; ma, comunque, essa formerà oggetto di particolare attenzione da parte del Governo inglese.

— Un telegramma da Parigi, 5, dice che Lesseps, parlando ad un giornalista, dichiarossi d'accordo coll'Inghilterra per allargare il Canale di Suez, ma dimostrò la impossibilità di scavare un secondo Canale. Ricordò che l'atto di concessione gli assicura il diritto esclusivo.

Ed in una lettera diretta agli azionisti, Lesseps dice

che il nuovo Canale non potrebbe aprirsi che sul terreno dell' istmo concesso alla Compagnia attuale, e che questa sola potrebbe farlo quando lo credesse utile e necessario.

Decesso. — In questi giorni moriva a Parigi, dopo lunga malattia, il sig. Huyot, ingegnere delle miniere e Direttore della Compagnia delle Ferrovie del Mezzodì. Egli era persona molto importante nel mondo ferroviario, e godeva la stima degli uomini più competenti nelle questioni amministrative.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Tra i valori ferroviarii si distinsero nella scorsa settimana le Obbligazioni Palermo-Trapani, e con mercato attivo al prezzo di 293.25 quelle del tipo carta, e 287 le altre del tipo oro. Le Obbligazioni Meridionali rimasero poco trattate a 268.25, e poco le Azioni relative a 466 circa. Invariati e trascurati tutti gli altri valori inscritti a questa categoria.

La Borsa di Parigi negoziò le Azioni Lombarde a 320; le Obbligazioni a 299.50; le Azioni Romane a 126.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la costruzione di case per la classe operaia in Firenze — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 20 corrente in Firenze (Borsa), pel rapporto del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio 1882 e deliberazione sulla distribuzione dell' avanzo del 1882, per deliberazioni relative al nuovo Codice di commercio, e per la rinnovazione di cariche e consiglieri uscenti.

Società anonima della ferrovia Santhià-Biella — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 21 corrente in Torino (Camera di commercio), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1882 e relativo dividendo, per comunicazione della Convenzione stipulata colla Società delle Ferrovie complementari per l'esercizio della ferrovia sociale, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, per la nomina di amministratori e sindaci, e per l' estrazione a sorte di 34 Azioni da estinguersi.

Prima Società italiana per lo stigliamento meccanico e per la lavorazione della canapa e del lino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 21 corrente in Montagnana (Municipio), per approvazione del bilancio di liquidazione a tutto il 28 febbraio u. s., per deliberare sulla proposta di cessione del residuo patrimonio al Comitato promotore di una nuova Società.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 12).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 16 corrente, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Buonopane per Serrara Fontana a Forio, per la complessiva somma di L. 301,000. Lavori da eseguire entro 9 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000; cauzione definitiva L. 10,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d' artiglieria dell' Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 10,408 di ferro in lamiera, per l' importo di L. 7,285.60. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 800 come sopra.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (tronco IV), nel tratto fra Ponte Purpureo e la comunale di Alatri, in diminuzione dell'importo di L. 56,053.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,200 in moneta legale.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d' armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di chilog. 19,270 di acciaio fuso in filo, lamiera e verghe, in diminuzione dell' importo L. 17,798.59, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di chilog. 7,785 di acciaio fuso in filo, lamiera e verghe, in diminuzione dell' importo di L. 9,967.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 1,200 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di chilog. 15,000 di acciaio fuso in verghe, in diminuzione dell' importo di L. 10,926.68, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1,300 come sopra.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un' asta per l' appalto sessennale (dal 1° gennaio 1884 al 31 dicembre 1889) dell' escavazione dei porti di 1ª, 2ª e 3ª classe della Sicilia, per la complessiva somma di L. 2,400,000. Deposito interinale L. 80,000, cauzione definitiva L. 200,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 19 corr., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto della fornitura di 11,000 aste per casse di fucili ed 11,000 per moschetti da truppe speciali, per il complessivo importo di L. 47,300. Consegna entro 130 giorni in 4 rate, ciascuna di 2500 aste da fucili e da moschetti: la prima entro 40 giorni, le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 4,800 come sopra.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si procederà al definitivo dell' appalto dei lavori di ampliamento delle due casermette *B* e *C* per uno squadrone di cavalleria al Castro Pretorio in Roma, in diminuzione dell' importo di L. 35,546.46, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d' artiglieria della Fabbrica d' armi di Brescia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di 10,500 sbarre per canne di fucili e 10,000 sbarre per casse di moschetti per truppe, speciali, pel complessivo importo di L. 48,080. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 4,900 come sopra.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero suddetto, e presso la Prefettura di Messina, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di una variante al tronco di strada nazionale, compreso fra il ponte S. Paolo ed il Cozzo Schisina, della lunghezza di m. 8,900.81, per l'importo di L. 450,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 25,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **149,400** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . **5,377,300** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro ed acciaio e rame, zinco e ottone da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **29 maggio 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 9 Maggio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione di questa Società, avendo nella sua adunanza del 14 aprile testè decorso determinato, di conformità allo articolo 15 dello statuto sociale, che le Azioni della Società debbano essere liberate degli ultimi tre decimi di capitale, cioè 8,° 9° e 10,° ascendenti alla complessiva somma di quindici milioni, l'assemblea generale ordinaria degli Azionisti convocata nel giorno 30 detto, nello approvare il bilancio dell'esercizio 1882, ha deliberato di destinare alla estinzione degli anzidetti tre decimi lire 6,848,196.77, quota di utile risultante dal bilancio del predetto esercizio, e di prelevare la residua somma di lire 8,151,803.23, occorrente al complemento dell' importo dei tre decimi, dai fondi conto straordinario e di riserve.

Al seguito di ciò il Consiglio di amministrazione si riserva, dopo che il bilancio dell' esercizio predetto abbia riportato la sanzione del Regio Governo, in ordine all' articolo 25 della Convenzione 25 luglio 1868, di indicare con ulteriore avviso l' epoca della decorrenza ed il modo col quale sarà proceduto a far risultare della liberazione degli anzidetti tre decimi di capitale sulle Azioni sociali.

Roma, 1.° maggio 1883.

Il Consigliere d'Amministrazione
GIUS. GIACOMELLI.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

REVUE BRITANNIQUE
REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de avril 1883:

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. propr.º respons.º

ANNO XVI. Mercoledì 16 Maggio 1883. N. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

IL PROGETTO DI LEGGE

PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO

L'agitazione destata in Milano dal progetto di legge per l'esercizio ferroviario, presentato testè alla Camera dei deputati dal ministro Baccarini e giudicato generalmente contrario agl'interessi di quella illustre città, ha assunto straordinarie proporzioni, e pare voglia ancora prolungarsi.

Oltre alla discussione del Consiglio comunale, che abbiamo riferita nel nostro numero precedente, ed a quelle del Consiglio provinciale, della Camera di commercio e del Collegio degl'ingegneri, che oggi riferiamo tra le *Notizie*, crediamo opportuno di riprodurre qui anche quella avvenuta in seno all'Associazione costituzionale nella seduta serale del 9 corr., coll'importantissimo discorso pronunciatovi dal senatore prof. Brioschi, il quale merita la maggior attenzione dei lettori, sia per la riconosciuta autorevole competenza dell'oratore, già presidente della Commissione d'inchiesta per le ferrovie, una delle più serie e fruttuose compiutesi finora in Italia; sia per la efficace influenza che la sua dotta ed assennata parola dovrà esercitare nelle prossime discussioni parlamentari, dalle quali il paese ansiosamente attende la soluzione del grande problema dell'assetto definitivo delle sue ferrovie.

Ecco pertanto le parole dell'on. Brioschi, che togliamo dai giornali milanesi più accreditati, insieme colle deliberazioni di quell'Assemblea:

L'attuale riparto della rete ferroviaria. — Sono oramai sette anni che il nostro paese trovasi, rispetto al servizio ferroviario, in una condizione provvisoria. Le ragioni di questo fatto sono varie; e per quanto la natura di alcuna fra esse sia delicata, pare a me non escire dagli scopi di questa adunanza nell'indicarle.

Rammenterò innanzi tutto che la rete ferroviaria denominata dell'Alta Italia formava parte, prima dell'anno 1876, di una più vasta rete, la quale comprendeva anche le ferrovie del sud dell'Austria. Fu perciò in un intento specialmente politico ed in quello altresì di rendere possibile l'esecuzione di una delle clausole del trattato di pace coll'Austria del 1867, che furono intavolate trattative pel riscatto della rete italiana, le quali condussero alla Convenzione di Basilea del novembre 1875, modificata dall'altra di Vienna del febbraio 1876 e dall'atto addizionale di Parigi del giugno dello stesso anno. Cause, invece, d'ordine finanziario avevano già indotto il Governo, due anni innanzi, cioè nel novembre 1873, a stipulare una Convenzione di riscatto della rete delle ferrovie Romane, Convenzione però la quale non fu approvata per legge che nel gennaio 1880.

Siccome conseguenza di queste Convenzioni, o per effetto di contratti speciali stipulati dalla Società dell'Alta Italia per l'esercizio di ferrovie di proprietà privata, i 7,679 chilometri della rete continentale, attualmente esercitati dallo Stato o dalla Società delle ferrovie Meridionali, si suddividono nelle seguenti cifre:

Esercitati dallo Stato (rete Alta Italia) . . .	Chil. 3,666
» » (rete Rom.)	» 1,691
	Chil. 5,357
Esercitati dalla Società delle ferrovie Meridionali	» 2,322
Totale	Chil. 7,679

mentre rispetto alla proprietà si hanno questi risultati:

Rete di cui lo Stato è proprietario o comproprietario	Chil. 5,613
Rete di proprietà della Società delle ferrovie Meridionali	» 1,589
Rete di proprietà privata	» 486
	Chil. 7,679

In altre parole, dell'intiera rete continentale, ad ecce-

zione di 300 chilomètri all'incirca, per una parte dei quali la proprietà e l'esercizio sono privati, e per l'altra parte (le ferrovie Venete) la proprietà è dello Stato e l'esercente è una Società, il 70 per cento è attualmente esercitato dallo Stato, il 30 per cento dalla Società delle ferrovie Meridionali; il 73 per cento è di proprietà dello Stato, il 27 di privati.

La Sinistra. — La legge 29 giugno 1876, colla quale fu approvata la Convenzione di Basilea e gli atti addizionali, dispone all'articolo quarto: « Dovere il Governo del Re presentare nella prossima sessione legislativa, ed in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata ».

Come mai, si chiederà ogni uomo imparziale, come mai avvenne che, dopo 7 anni dalla promulgazione di una legge nella quale il Parlamento stabiliva il principio che l'industria ferroviaria in Italia dovesse essere affidata ai privati, le cifre che ci avete esposte dimostrano che lo Stato ha continuato nella via dei riscatti, e ciascuna linea riscattata è da esso esercitata? Ma, si chiedono gli stranieri che si occupano delle cose nostre, e lo hanno chiesto più volte a me: non si era forse detto appunto nei primi mesi di quell'anno 1876, che l'avvenimento della Sinistra al potere doveva specialmente ascriversi al plauso del paese per un ordine di idee economiche da essa propugnato? Per quali ragioni, conchiudesi, un partito politico al potere, in 7 anni, si limitava a proclamare un principio in argomento così vitale e pratico?

Il dare soddisfazione a queste domande non è certo agevole; e se non mi fossi trovato, per dovere d'ufficio, nella circostanza di conoscere molto da vicino uomini e cose, non avrei forse arrischiato parlarne; lo farò in ogni modo in brevi parole, e saranno le ultime che anco indirettamente accennino a questioni politiche.

Le Convenzioni Depretis. — L'attuale presidente del Consiglio dei Ministri on. Depretis, forte del voto del Parlamento che ho sopra ricordato, stipulava nel 1877, e presentava alla Camera, il 22 novembre di quell'anno, due Convenzioni, per effetto delle quali, previo il riscatto della rete delle ferrovie Romane, in allora non ancora compiuto, e quello della rete concessa alla Società delle ferrovie Meridionali, l'esercizio ferroviario di tutta la rete continentale era affidato a due Società: l'una denominata delle Strade ferrate dell'Adriatico, l'altra delle ferrovie del Mediterraneo.

Un fatto singolare, il quale rilevasi dall'esame di quelle Convenzioni, questo si è che, mentre le Convenzioni stesse furono firmate dalle parti il 20 novembre, il Ministro che in allora reggeva il dicastero dei lavori pubblici aveva dato le proprie dimissioni sei giorni avanti; e perciò esse portano soltanto la firma del presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro delle finanze e Ministro *ad interim* dei lavori pubblici. Questa prima anomalia ebbe influenza, e contribuì a generare uno stato inconsciente di diffidenza verso quelle Convenzioni, in conseguenza del quale esse non giunsero neppure ad ottenere il preliminare esame negli Ufficii della Camera elettiva? A me pare poterlo asserire; ma, per essere giusti, devesi soggiungere tosto che essa, da sola, senza un terreno già preparato, non avrebbe prodotto quel risultato. Ed il terreno preparato esisteva: esisteva nel non comune consenso, per quanto dissimulato, fra i principali uomini di quel partito nella bontà del proclamato principio; esisteva nello strascico di diffidenze generate da contratti che rimontano a molti anni addietro, le quali malaugratamente crearono via via nel nostro paese un ambiente morale sospettoso od ostile ad ogni nuova contrattazione iniziata dal Governo.

L'inchiesta ferroviaria. — Scorso nel frattempo il biennio in cui l'esercizio delle riscattate ferrovie della rete dell'Alta Italia era stato affidato alla stessa Società delle ferrovie del Sud Austriache, urgeva di provvedere per l'avvenire; ed il Parlamento, sopra proposta di un nuovo Ministero presieduto dall'on. Cairoli, disponeva, colla legge 8 luglio 1878, che l'esercizio di quella rete fosse assunto provvisoriamente dallo Stato, e che una Commissione parlamentare procedesse ad un'inchiesta per riconoscere in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie sino allora seguiti, e le condizioni, i criterii, i calcoli su cui si fondarono le Convenzioni sino allora stipulate avevano risposto all'interesse dello Stato; ed inoltre indicasse quali erano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

Come scorgesi facilmente, quest'ultima deliberazione non contraddiceva al proclamato principio; ma i fatti hanno assai più valore delle parole, ed il fatto fu che col 1° luglio dell'anno 1878 si inaugurò in Italia l'esercizio governativo delle ferrovie.

Questo fatto, la sorte toccata alle Convenzioni stipulate dall'on. Depretis, l'origine stessa della Commissione d'inchiesta, dovevano consigliare a questa, oltrepassando forse i limiti del mandato affidatole, di dirigere le proprie investigazioni, i propri studii per modo di abbracciare tutto il problema ferroviario nei varii suoi aspetti; e ciò essa fece, non trascurando, io credo, alcun mezzo per conoscere l'opinione prevalente in paese sui punti principali dell'importante problema.

Il Ministro dei lavori pubblici presentava alla Camera dei deputati, il dì 31 marzo 1881, il lavoro della Commissione d'inchiesta in sette volumi: tre dei quali contengono i verbali delle cinquantasette sedute pubbliche tenute nelle principali città italiane; altri tre un ordinato riassunto delle risposte scritte ed orali al questionario della Commissione; l'ultimo comprende le deliberazioni della Commissione e le ragioni di esse. Fra queste non citerò, pel momento, che la seguente:

« La Commissione, in apposita adunanza, presenti tutti i 15 suoi componenti, deliberò, all'unanimità, essere preferibile che l'esercizio delle Strade ferrate italiane venga affidato all'industria privata ».

Questo voto, a cui io ed i miei egregi colleghi giungemmo dopo maturo e coscienzioso esame della questione, ed alla realizzazione del quale ciascuno di noi tiene altamente, vi spieghi, o signori, perchè io non dirò più parola sopra altri sistemi di esercizio, e supporrò che qui noi siamo tutti d'accordo nel propugnare l'esercizio ferroviario affidato all'industria privata.

Così anche le nostre discussioni di questa sera assumeranno carattere pratico e rispondente al momento attuale.

Il progetto Baccarini — Il 18 gennaio del corrente anno il Ministro dei lavori pubblici, l'on. Baccarini, di concerto coi suoi colleghi i Ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, presentava alla Camera elettiva un disegno di legge col titolo — *Esercizio delle ferrovie italiane.* — Esso è preceduto da una Relazione divisa in tre parti: la prima delle quali comprende una succinta storia della nostra legislazione ferroviaria dal 1876 fino alle deliberazioni della Commissione d'inchiesta; la seconda dà un concetto generale del disegno di legge; l'ultima le basi fondamentali del nuovo assetto ferroviario.

La presentazione di questo progetto di legge, col quale, per la prima volta nel nostro paese, il Governo chiede al Parlamento di determinare i criterii che dovranno guidarlo nella stipulazione di contratti con privati, contratti che dovranno poi ottenere l'approvazione del Parlamento per avere esecuzione, non fu da molti stimata opportuna, e si giunse sino al punto di giudicarla un espediente non corretto per procrastinare la soluzione del problema ferroviario e giungere così, per via indiretta, a rendere stabile la soluzione provvisoria.

A me ripugna il sospetto; e d'altra parte non mi pare difficile rinvenire le buone ragioni di quella presentazione in una lacuna della nostra legislazione rispetto alle inchieste deliberate per legge, e per le quali i componenti le Commissioni sono eletti dal Senato e dalla Camera. L'Inghilterra, dalla quale le nazioni continentali hanno imitato questo metodo di investigazione, spesso utile se mantenuto entro i giusti limiti, ha provveduto a che ad ogni forma d'inchiesta corrispondesse un modo speciale di deliberazione del Parlamento, rispetto ai voti della Commissione inquirente. Ma nel nostro paese, allorquando una Commissione d'inchiesta, nominata nel modo indicato, ha condotto a termine il proprio lavoro, e questo, come appunto doveva avvenire per l'inchiesta ferroviaria, conclude con una serie di deliberazioni precise e pratiche, i membri del Parla-

mento ricevono bensì gli atti ed il rapporto della Commissione, ma quelle deliberazioni rimangono lettera morta, se un Ministro non le fa proprie e non le incarna in un disegno di legge.

Il progetto di legge presentato dall'on. Baccarini potrebbe quindi considerarsi siccome diretto a riempire questa lacuna; e che questo potesse essere il concetto del Ministro, lo rileviamo anche da varie considerazioni contenute nella seconda parte della Relazione che precede il progetto, fra le quali mi pare equo il riferire testualmente la seguente: « Pare a noi, scrive il Ministro, di soddisfare in questo » modo anche ad un obbligo di riguardo, tanto verso la » Commissione che procedette all'inchiesta ordinata dalla » legge 8 luglio 1878, quanto verso la rappresentanza della » nuova Legislatura, poichè, solo sottoponendovi, formu- » late in un disegno di legge, le massime fondamentali » del nuovo ordinamento ferroviario, e dandovi modo di » liberamente discuterle, vi sarà possibile di pronunciarvi » sulle conclusioni dell'importante lavoro compiuto da » quella autorevole Commissione ».

Un solo appunto può quindi farsi al Ministero, ed è di aver ritardato quasi due anni a concepire un modo col quale il Parlamento potesse pronunziarsi sulle conclusioni adottate dalla Commissione d'inchiesta.

Sbarazzato così il terreno dai sospetti e dalle diffidenze, entro, con animo più tranquillo, nel vivo della quistione, col darvi notizia, nel modo il più breve che mi sarà possibile, delle principali disposizioni del progetto Baccarini, le quali, mi spiace il dirlo, salvo in uno o due punti, concordano colle deliberazioni della Commissione d'inchiesta.

La Commissione dell'inchiesta. — Devo però innanzi tutto premettere un' informazione relativa ad una parte del lavoro di questa Commissione. Essa, nel cap. V del suo rapporto, dopo aver posto a confronto i due sistemi coi quali affidare all'industria privata l'esercizio ferroviario, il sistema cioè della concessione e l'altro dell' appalto del semplice esercizio, si dichiarava più favorevole al primo, e « sebbene » riconoscesse — sono parole del rapporto — che dopo » gli avvenuti riscatti, la sua deliberazione non aveva per » ora, in Italia, molta probabilità d'essere tradotta in atto, » deliberò che fra i tre principali sistemi di ordinamento » ferroviario, concessione intera, appalto dell'esercizio, eser- » cizio governativo, dovesse darsi la preferenza al primo ».

Parve ad alcuni scrittori, certamente poco benevoli verso la Commissione d'inchiesta, per quanto funzionarii del Ministero dei lavori pubblici, che la Commissione stessa, nel proclamare quella preferenza e concludere poi in favore del sistema d'appalto dell'esercizio, avesse dato prova di eccessiva timidezza; ed anzi (quasi che nel nostro paese nessuno avesse più il coraggio di esprimere le proprie convinzioni) che quelle conclusioni dovevano considerarsi siccome l'effetto di una reciproca condiscendenza tra i fautori dell'esercizio governativo e quelli dell' esercizio privato, esistenti gli uni e gli altri nella Commissione, nello scopo di giungere ad un voto unanime: se pure anche non si celasse nella medesima un tranello, teso dai primi ai secondi per propugnare insieme un sistema di esercizio privato di difficile attuazione. L'uno e l'altro scrittore conchiudono implorando dal loro capo, l' on. ministro Baccarini, un po' di luce nell'intricata matassa. Ora, per conto mio, non mi sento mai alcun debito di rispondere ad insinuazioni, qualunque sia la loro origine; ma ho voluto richiamare io stesso la vostra attenzione sopra questa apparente contraddizione, non tanto per dimostrarvi che essa non esiste, quanto perchè essa mi apre la via a ben precisare il concetto generale, che domina tutte le deliberazioni della Commissione d'inchiesta.

Non rammento esattamente se nel gennaio o nel febbraio di quest'anno, ma certamente in uno di questi mesi, l'onorevole Ministro delle finanze radunava la Commissione permanente creata dalla legge per l'abolizione del corso forzoso, allo scopo di consultarla intorno ad alcuni provvedimenti adottati o da adottarsi in vista della prossima riapertura degli sportelli al cambio dei biglietti in moneta metallica. Avendo io l' onore di formar parte di quella Commissione per elezione del Senato, ho assistito, fra le altre, ad una importantissima adunanza, nella quale, colla scorta di accurate informazioni, di dati statistici appurati, cercavasi di stabilire in via approssimativa su quali forze economiche e finanziarie poteva attualmente contare il nostro paese. Fra queste forze, una evidentemente di molta importanza è costituita dal capitale circolante. Eccovi ora il computo, ripeto approssimativo, che si faceva di esso, tre o quattro mesi ora sono:

Moneta metallica:		
Nelle Casse dello Stato, oro, argento, bronzo		L. 770,000,000
Nelle Casse delle Banche d'emissione . .		» 250,000,000
Nelle Casse dei privati		» 130,000,000
Totale		L. 1,150,000,000
Moneta cartacea (dopo l' abolizione del corso forzoso):		
Carta dello Stato . . .	L. 340,000,000	
id. delle Banche . . .	» 780,000,000	
Totale	L. 1,120,000,000	1,120,000,000
Totale capitale circolante		L. 2,270,000,000

Se a questa cifra voi ora contrapponete quella del costo di costruzione dei 5,613 chilometri di linee ferroviarie attualmente di proprietà dello Stato, e, senza dilungarmi a citare cifre precise che si rinvengono negli Atti della Commissione, rammentate che fra quelle linee si trovano le costosissime linee appenniniche della Liguria e della Porretta ed i valichi alpini, giungerete facilmente a valutarla superiore ad un miliardo e mezzo, compreso il materiale mobile; ed il confronto fra quest'ultima cifra e quella del capitale circolante parmi più che sufficiente a dileguare ogni dubbio sull'apparente contraddizione.

La Commissione d'inchiesta però, sebbene costretta a concludere in favore dell'appalto di esercizio, non dimenticava nelle sue proposte quel suo voto di preferenza; ed infatti essa si forzò di assimilare nelle medesime, nei limiti del possibile, le condizioni del contratto di appalto a quelle di un contratto di concessione. Questo concetto, il quale, come già dissi, domina tutte le proposte della Commissione, segna anzi il punto essenziale di divergenza fra le proposte stesse ed i criterii adottati dall' on. Depretis nelle Convenzioni stipulate nel 1877.

Ma, pur seguendo fedelmente questo concetto, la Commissione non si dissimulava che la soluzione, alla quale essa era giunta, aveva due lati deboli; dapprima, perchè la separazione fra il proprietario e l'esercente rendendo necessaria una maggiore complicazione nei patti contrattuali, questa può dare origine ad attriti e litigi fra le parti contraenti; in secondo luogo, perchè, mentre la Francia, l'Austria ed altre Nazioni ci porgono esempi ed esperienza ormai lunga di concessioni ferroviarie, i contratti di appalto dell'esercizio, per quanto non nuovi ed applicati sotto varie forme, non lo furono mai sopra grande scala.

Esame del progetto Baccarini. — Ciò posto, mi pare oramai giunto il momento di passare ad un rapido esame del progetto di legge formulato dall' on. ministro Baccarini.

In esso si stabilisce dapprima (art. 2 e 3), siccome proponeva la Commissione d' inchiesta, che le Società esercenti debbano avere un proprio materiale mobile, e perciò, approvato il contratto, siano obbligate ad acquistare il materiale mobile, i meccanismi, gli attrezzi ora di proprietà dello Stato; e che l'esercizio dovendo essere fatto dalle Società stesse a tutto loro rischio e pericolo, siano a loro carico, salvo il disposto degli art. 5 e 6, tutte le spese inerenti alla sorveglianza, ed al mantenimento ordinario e straordinario della via e dei fabbricati; al mantenimento ordinario e straordinario del materiale mobile, dell'armamento, del materiale fisso, dei meccanismi, non che le spese tutte inerenti al traffico ed alla trazione.

Spese ordinarie e straordinarie. — Una delle grandi difficoltà che l' esperienza ha dimostrato incontrarsi sovente nei rapporti fra lo Stato ed un concessionario, fra il proprietario ed un appaltatore di esercizio, consiste nella distinzione fra le spese di mantenimento ordinario o di mantenimento straordinario, tanto della strada, quanto del materiale fisso e mobile. Lasciando per un momento in disparte le spese causate dai così detti casi di forza mag-

giore, ed anche quelle dipendenti da ampliamenti importanti dovuti ad un non previsto aumento di traffico; la differenza fra la spesa di mantenimento straordinario e quella di mantenimento ordinario a questo si riduce: che, mentre le ultime sono annuali, le prime si ripetono in un periodo più lungo, variabile specialmente colla importanza del traffico, ma in ogni modo prevedibile con certa approssimazione. Considerate le spese di mantenimento straordinario da questo punto di vista, non può cader dubbio che, siccome i bilanci degli Stati, delle Società concessionarie od esercenti sono annuali, è duopo provvedere nei bilanci stessi con fondi di riserva a quelle spese che inevitabilmente si incontreranno in un periodo più lungo. Questo principio, tecnicamente esatto, amministrativamente prudenziale, è già da alcuni anni applicato in Prussia per le ferrovie esercitate dallo Stato, in Austria da alcune Società concessionarie: e forma la base di alcuni fra i più importanti patti del contratto stipulato dal Governo olandese ed una Società esercente delle ferrovie di proprietà dello Stato.

Nel rapporto della Commissione di inchiesta, questi esempi sono illustrati nei loro più minuti particolari: posso ora aggiungere che il principio fu adottato dalla Società del Gottardo, ed in un recentissimo contratto, col quale la Società concessionaria delle linee Neerlandesi dà in appalto l' esercizio di esse alla medesima Società esercente delle ferrovie olandesi dello Stato.

La Commissione d' inchiesta credette di trovare in quel principio, se non un rimedio assoluto a tutti i possibili attriti fra le parti contraenti, aventi origine in quella distinzione di spese, pure un mezzo razionale ed efficace per grandemente diminuirli; e perciò si diede la maggior cura di studiarlo nei suoi particolari ed estenderlo anche agli ampliamenti, ai casi di forza maggiore, alle spese di esercizio della nuova linea in costruzione. Non è questo certamente il luogo per insistere più lungamente sopra argomento così speciale; perciò mi limiterò a dirvi che, sebbene cogli art. 5 e 6 già citati intendasi nel progetto di legge di provvedere alla istituzione di quei fondi di riserva e di rinnovamento, pure per conto mio non mi sento soddisfatto, nè dello spirito, nè della lettera di quei due articoli.

Le tariffe. — Gli articoli seguenti, il 7 e l'8, sono relativi alle tariffe ferroviarie. È difficile immaginare quanto è stato scritto sopra questa materia in Europa e negli Stati Uniti d' America in questi ultimi anni; come non è facile il dare esatta notizia dei varii sistemi di tariffe provati e riprovati, adottati o respinti. Se però in tutto questo lavoro, e specialmente sulle varie inchieste compiutesi presso altre nazioni, si vuole trarre qualche profitto, è pur duopo concludere in senso protezionista, affidando cioè allo Stato la protezione del commercio e dell' industria nazionali coll' aumentare l' influenza sua nella determinazione delle tariffe ferroviarie, anche pel riguardo che esso determina in modo assoluto, salvo i contratti internazionali, le tariffe delle dogane. Allorquando la Commissione d'inchiesta presentava nel marzo 1881 il proprio lavoro, era appena stata nominata dal Parlamento inglese una Commissione per una inchiesta sulle tariffe ferroviarie; ed era questa la seconda Commissione nominata in un decennio per investigare intorno l' importante argomento. Quella Commissione ha consegnato il proprio rapporto nel luglio dello scorso anno: rapporto di lettura molto istruttiva per la serie dei fatti che vi si trovano esposti, e per le conclusioni adottate, tendenti nella maggior parte a rafforzare l'azione dello Stato coll' estendere la competenza e le attribuzioni della Commissione delle strade ferrate.

L' on. Baccarini, accettando in massima la proposta della Commissione d' inchiesta, ha presentato insieme al disegno di legge due allegati, che ne formano parte integrante: l' uno dei quali contiene la tariffa generale, le normali a basi differenziali, la nomenclatura e la classificazione delle merci; l' altro le tariffe speciali comuni. Sono esse buone, opportune? Io non sarei in grado d'asserirlo o di negarlo; so però che, essendo le medesime di pubblica ragione, e dovendo essere più tardi esaminate, discusse, approvate dal Parlamento, il Commercio e l'Industria faranno opera savia e patriottica occupandosene in tempo; capirei anzi il promuovere un' agitazione a questo scopo, mentre, lo confesso, duro fatica a comprenderne un' altra, di cui parlerò fra breve.

Gli orarii. — Non farò che accennare l' art. 3, col quale si dispone che gli orarii dei treni, non che il numero e la classificazione dei treni stessi saranno determinati dal Governo, sentiti i concessionarii nelle loro proposte ed osservazioni. Ma, pur limitandomi a questo cenno, non devo tacere che, per opinione mia, e non dubito per quella dei miei onorevoli colleghi della Commissione d' inchiesta, questa formola, che può dirsi sacramentale, perchè trovasi riportata alla lettera in tutti gli atti di concessioni ferroviarie, deve essere modificata, avendo l' inchiesta chiaramente dimostrato che una delle forme principali di ingerenza indebita del Potere legislativo nell' amministrazione proviene appunto da questa facoltà assoluta del Governo.

I prodotti dell' esercizio. — Così pure mi limiterò ad indicarvi che negli articoli seguenti, dal 10 al 12, si stabiliscono le compartecipazioni dello Stato ai prodotti dell' esercizio, e cioè una prima compartecipazione sui prodotti lordi ed una seconda sugli utili netti quando oltrepassino una determinata somma. Questi articoli potrebbero meritare un' accurata disamina, siccome quelli che contengono due gravi questioni: l' una, se la compartecipazione deve aggravare egualmente il prodotto lordo di ciascuna unità di traffico, oppur no; l' altra relativa all' influenza su di essa dalle nuove linee in costruzione, che entrino a formar parte della rete concessa in esercizio; ma la natura troppo tecnica delle due questioni ed il tempo necessario per svolgerle sono due ostacoli che, non dubito sarete lieti, io non mi attento di superare.

Le proposte di riscatto. — Gli altri articoli fino al 17° riguardano la formazione del capitale sociale, a cui già provvede il Codice di commercio, la composizione dei Consigli di amministrazione ed altri punti di minore importanza; ed è perciò che, senza trascurare nulla di notevole, posso richiamare la vostra attenzione sull'art. 18. Premetto poche parole di storia, quali si leggono nel rapporto della Commissione di inchiesta: « Come per la Società delle ferrovie « Romane, così per quella delle ferrovie Meridionali fu« rono quattro volte presentate alla Camera proposte di « riscatto. Coi progetti di legge presentati, il primo nella « tornata del 2 maggio 1874, il secondo in quella del 10 « dicembre dello stesso anno, chiedevasi fossero approvate « le Convenzioni stipulate pel riscatto delle Romane, per « quello delle Meridionali, e per l'appalto dell'esercizio delle « Ferrovie Romane, Calabro-Sicule alla stessa Società conces« sionaria delle ferrovie Meridionali. Un terzo progetto fu « presentato alla Camera nella tornata del 3 marzo 1876, « diretto ad ottenere l'approvazione delle Convenzioni colle « Società delle ferrovie Romane, Meridionali, dell'Alta Italia, « pel riscatto delle reti appartenenti a ciascuna Società. « Infine, avvenuto il riscatto delle Strade ferrate già con« cesse alla Società dell'Alta Italia, nella tornata del 22 « novembre 1877 fu presentato un nuovo progetto pel « riscatto delle altre due reti (Romana e Meridionale), e per « l' appalto dell'esercizio di tutta la rete continentale, che « sarebbe così divenuta proprietà dello Stato e di due « nuove Società ».

Fin qui la Relazione; ma, a completare i precedenti storici, devo ora aggiungere che, essendosi nell'anno 1881 riconosciuta la urgente necessità di introdurre alcune modificazioni nell' atto di concessione delle ferrovie Meridionali, coll' art. 22 della legge 23 luglio 1881, che approvava i nuovi patti, si confermarono le condizioni del riscatto già stabilite in precedenti Convenzioni.

Coll'art. 18 del nuovo disegno di legge che esaminiamo, il Governo chiede al Parlamento la facoltà di procedere al riscatto delle ferrovie Meridionali in base a quelle condizioni.

È proprio necessario, mi direte voi, questo ultimo riscatto? non contraddice esso direttamente a quel voto di preferenza deliberato dalla Commissione d'inchiesta? Spieghiamoci chiaramente. Se, eseguito il riscatto, la situazione ferroviaria in Italia dovesse rimanere questa: che all'eser-

cizio pseudo-governativo provvisorio della rete dell' Alta Italia e di quella delle Romane s'aggiungesse quello della rete delle linee Meridionali, non è dubbio per me che questo riscatto deve essere combattuto, siccome inopportuno e dannoso. Ed è perciò che, secondo la mia opinione, quell' articolo 18 è fuori di posto in questo disegno di legge, e dovrà trasportarsi fra quelli delle future Convenzioni per l' appalto dell' esercizio, oppure potrebbe lasciarsi ove si trova, aggiungendovi una clausola, per la quale il Governo non possa far uso della facoltà accordatagli coll' articolo stesso, salvo che dopo l' approvazione di quelle Convenzioni.

Implicitamente ho già risposto così alle due domande che ho supposto mi avreste indirizzato; giacchè, per quanto io riconosca essere la Società delle ferrovie Meridionali bene amministrata, benissimo diretta, io non credo possibile, dopo i riscatti avvenuti, assetto ferroviario in Italia, che risponda ai bisogni del suo commercio e delle sue industrie, senza che il riscatto delle ferrovie Meridionali si compia.

Sento però che questa mia affermazione avrebbe d'uopo di molti schiarimenti, ed io sarei ben lieto di poterli dare; ma, oltrecchè abuserei della vostra pazienza, non devo dissimularmi che è sopra un'altra quistione che voi desiderate io esprima il mio pensiero, giacchè il rumore che intorno ad essa si fa nella nostra città in questi giorni, i gridi d'allarme pei pericoli gravi che ad essa sovrastano, quando il disegno di legge dell'on. Baccarini ottenesse l' approvazione del Parlamento, devono avervi giustamente commossi, e di questa, come di altre commozioni, sentite il bisogno di rendervi ragione.

Le due reti longitudinali. — L'articolo primo del progetto di legge, col quale il Governo chiede la facoltà di stipulare contratti per affidare l' esercizio ferroviario all' industria privata in base ai criterii stabiliti negli articoli seguenti, si riferisce, rispetto al numero delle Società esercenti ed alla ripartizione delle linee, ad una tabella allegato *A*, che fa parte della legge.

L'intera rete continentale attualmente in esercizio e le linee delle quattro categorie in corso di costruzione o da costruirsi per le leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881 e 5 luglio 1882, le quali formano una nuova rete della lunghezza di circa seimila chilometri, sono in quella tabella ripartite in due reti longitudinali, da esercitarsi l'una da una Società denominata della rete Adriatica, l' altra da una seconda Società della rete Mediterranea.

Notiamo, innanzi tutto, che la ripartizione delle linee in due reti longitudinali, proposta ora dall' on. Baccarini, è perfettamente identica a quella che l'on. Depretis presentava alla Camera il 22 novembre 1877 colle Convenzioni che ho più volte citate. Anzi essa non era neppure nuova nel 1877, giacchè in un pregiato lavoro parlamentare del 1865 di un nostro concittadino e deputato di Milano, la ripartizione delle ferrovie italiane in due grandi zone, appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico, vi è più volte richiamata, sebbene in termini generali, e piuttosto come un ideale desiderato, che pratico e possibile, viste le Convenzioni in allora esistenti colle Società concessionarie. Potete voi, dopo ciò, facilmente spiegarvi l'agitazione dell'oggi prodotta dalla presentazione di un progetto di legge, che fu da alcuni definito per teorico, ed il silenzio d'allora quando eransi stipulati contratti, i quali, se avessero ottenuta l'approvazione del Parlamento, dovevano avere immediata esecuzione? Esaminiamo, in ogni modo, la questione colla maggiore imparzialità.

La ripartizione longitudinale delle linee in rete Adriatica ed in rete Mediterranea, osservano alcuni, buona e possibile nell'Italia peninsulare, nuoce agli interessi della Valle del Po, interessi che non si possono scindere, formando un tutto omogeneo. — Quella ripartizione, aggiungono altri, è grandemente nociva agli interessi della nostra città. Spero non ingannarmi nel ritenere che queste due obbiezioni rispondono agli ordini del giorno approvati, all' unanimità, dal nostro Consiglio comunale, nella seduta di ieri l'altro.

Devo a questo punto premettere una confessione. La questione della ripartizione delle linee ferroviarie, questione estremamente complessa, fu lungamente discussa in seno alla Commissione d'inchiesta; ed io mi rammento che da principio presi pochissima parte alla discussione, combattuto come ero da una ripugnanza quasi istintiva ad ammettere la divisione longitudinale, mentre, quanto più meditavo su di essa, dovevo riconoscerla come la migliore soluzione del problema. Anzi ricordo che alle obbiezioni superiori altre se ne aggiungevano contro quella ripartizione, specialmente di carattere tecnico; e di queste preoccupazioni dei miei colleghi e di me fanno fede le dieci o dodici pagine sull'argomento, che si ponno leggere nel rapporto.

Nessuno dubita, pare, della opportunità di un movimento longitudinale dal mare Jonio alla valle del Po; qui, secondo gli oppositori, quel movimento dovrebbe arrestarsi incontrando una omogeneità di interessi in questa valle, che esige sia assai curato il movimento trasversale. L'on. Depretis, nella interessante Relazione che dilucida le Convenzioni da lui stipulate, aveva già preveduta questa obbiezione, e la combatteva colle seguenti parole: « Altri progetti di ripartizione si sono ideati e proposti; nessuno « che ci paresse, pur da lontano, gareggiare con quello « che noi proponiamo. Ogni altra ripartizione avrebbe sempre questo inconveniente, di mettere l'una Società nella « dipendenza dell'altra: ciò spicca più chiaro in quei progetti i quali dànno ad una sola Società tutta la Valle « del Po e quindi tutti i valichi alpini. La divisione in « due della valle del Po non ha inconvenienti per la per- « correnza da est ad ovest o viceversa, attesa l' addizione « del percorso dell'una e dell'altra rete per l' applicazione « delle tariffe differenziali ».

La tutela dei commerci. — Ma penetriamo ancora più addentro nella questione, ed esaminiamola da uno dei suoi aspetti principali, quello del commercio. Esso, rispetto al trasporto, può distinguersi in commercio di transito, commercio nazionale e commercio locale. Ora, di queste diverse specie di commercio quali sono meglio tutelate dalla ripartizione longitudinale, quali meno? Ecco, se non tutto il problema, una parte importante di esso. La opportunità di quella ripartizione pel commercio internazionale e per quello di transito è troppo evidente, perchè io mi soffermi a dimostrarla: essa non si palesa più così chiara, non devesi dissimularlo, quando la si consideri nei suoi effetti sul commercio nazionale; e sebbene le statistiche ferroviarie facciano prova essere in continuo aumento il commercio nazionale in senso longitudinale, pure esso, considerato da solo, non avrebbe ancora acquistato tale importanza, da sacrificargli altri interessi del commercio, stabiliti dal tempo e dall'attività delle popolazioni fra le varie provincie dell'alta Italia. Ma, d'altra parte, come negare che la differenza del clima e delle produzioni, il differente stato economico ed industriale sono i principali fattori degli scambii, e che perciò le correnti naturali e reciproche del traffico sono nella direzione longitudinale della Penisola? Infine, il commercio locale può essere indifferente all'una od all'altra soluzione, salvo che per alcune città, le quali, come appunto Milano, nella soluzione longitudinale si trovino sulla linea mediana. Di esso parlerò quindi più avanti.

In conclusione, considerata la questione dal punto di vista dei commerci, e mi pare essere stato questo l'unico avuto in mira dai proponenti gli ordini del giorno votati dal nostro Consiglio comunale, credo si possa affermare che la ripartizione longitudinsle è quella che ne tutela il maggior numero e che tende a favorire le correnti naturali del traffico.

Altre considerazioni. — Ma il difetto, a mio avviso, di questa agitazione è di considerare il problema ferroviario, così complesso e di tanta importanza nazionale, in un modo relativamente ristretto. Hanno pensato, per esempio, gli oppositori al pericolo di lasciare in mano di una sola Compagnia sei valichi alpini? Non si accorgono essi che le delusioni sugli effetti di questi valichi, così vivacemente e con tanta verità svelate dall'on. Luzzatti, sarebbero una conseguenza inevitabile dell'assetto ferroviario da essi accarezzato? Hanno essi rivolto alla loro attenzione alla grande importanza delle Strade ferrate nelle operazioni militari, ed alla superiorità della soluzione longitudinale sopra ogni altra, quando il problema si consideri da questo

lato? Infine, chi può dubitare che questa soluzione, per la quale ogni ferrovia d'Italia è legata direttamente alla sua Capitale, non sarebbe stata naturale, spontanea, se questo mezzo di trasporto, invece di precedere di alcune diecine d'anni la costituzione del Regno, lo avesse susseguito? Perchè dovrebbe essere trascurato questo scopo politico? Forse che non abbiamo l'esempio di tutte le nazioni d'Europa continentale ed anche di quella d' Inghilterra, che pur deve tutta la sua rete ferroviaria all'iniziativa privata?

Le vostre ragioni hanno qualche valore, spero voi mi direte; ma però avete dovuto riconoscere che il movimento trasversale sulle linee della valle del Po può soffrire nocumento dalla soluzione longitudonale. Posta così la questione, io mi dichiaro subito alleato di coloro che desiderano studiare i mezzi per ovviare a quei possibili danni. Ed i mezzi esistono, lasciando pure intatta la ripartizione longitudinale, e si chiamano tariffe differenziali, servizio cumulativo, Clearing House, ed i molti altri di cui l'Inghilterra ci è maestra; oltrecchè qualche altro provvedimento speciale di cui dirò in seguito.

Milano e le ferrovie. — Vi parlo ora di Milano, e spero perciò ancora pochi minuti di attenzione. Milano, tutti lo sanno, è il centro ferroviario più importante d'Italia. Le ultime statistiche ufficiali, quelle del 1881, dànno pei prodotti della sua Stazione una cifra superiore di 2,300 mila lire alle cifre dei prodotti delle Stazioni di Torino e di Genova. L'essere Milanese non aggiunge quindi alcun nuovo obbligo a quelli che ogni Italiano ha, che questo movimento, questo traffico non sia turbato o deviato con mezzi artificiali. Ora, quali condizioni facevano a Milano le Convenzioni stipulate dall'on. Depretis, quali le stabilisce ora il progetto dell'on. Baccarini? Le identiche, parmi già aver detto; ed esse risultano, in primo luogo, dal trovarsi Milano, con altre quattordici città o borgate, sulla linea di divisione delle due reti, e perciò la sua Stazione destinata a divenire Stazione comune alle reti stesse. Altri punti di congiunzione, come Milano, sarebbero Firenze, Livorno, Napoli, Piacenza, Roma, Taranto.

« Un compromesso speciale — si legge nella Relazione « che precede le Convenzioni Depretis — stipulato fra le « due Società per iniziativa del Governo, regola la direzione « delle Stazioni comuni, affidando alla Mediterranea le « Stazioni di Milano, Livorno, Pisa, Roma, Napoli, Pavia, « Caserta, Empoli; ed all'Adriatica le Stazioni di Lecco, « Calolzio, Rogoredo, Piacenza, Asciano e Taranto. Lo « stesso compromesso stabilisce in massima la divisione « dei servizii sociali nelle Stazioni comuni, ed ordina che « una Commissione arbitramentale detterà le norme per « l'istradamento delle merci ».

Che il divenire la Stazione di Milano Stazione comune alle due reti, possa esercitare influenza nociva sul suo traffico attuale, la mente mia si rifiuta a comprenderlo; e se non m'inganno, non è questa la tesi sostenuta da coloro i quali prevedono danni alla nostra città da questo fatto eventuale. Due altre mi sembrano invece le preoccupazioni di alcuni nostri concittadini: l'una relativa all'esercizio ed al commercio locale, l'altra in relazione ai rapporti di Milano col più importante dei nostri valichi alpini, il Gottardo. Io mi fermerò più specialmente sopra questo secondo punto, giacchè sembrami che il primo abbia ben poco valore, se si considera come il servizio locale sia sempre stato trascurato da noi, sia dalle Società, sia dal Governo, indipendentemente da divisioni di reti e per ragioni di tutt'altra natura.

Il Gottardo. — Le due linee italiane Chiasso-Camerlata-Milano, Pino Oleggio, sulle quali suddividesi il traffico della ferrovia del Gottardo, dovendo essere, secondo la Convenzione del 1877 e secondo il progetto di legge, esercitate da una medesima Società, la Società Mediterranea, può avvenire questo fatto (parmi si dica), che essa devii il traffico della prima linea per portarlo sulla seconda a detrimento di Milano. Coloro i quali fanno questo ragionamento, supposto si faccia, sono ben lungi dal conoscere le condizioni vere del commercio milanese, e tanto meno conoscono quelle che vanno creandosi dopo l'apertura del Gottardo.

Ma, prima di opporre qualche altro argomento a questa obbiezione, permettetemi che io faccia una breve digressione, la quale potrebbe anche essere un lamento postumo. Milano, che nelle prime deliberazioni del suo Consiglio comunale relative all'impresa del Gottardo aveva dato la migliore prova d'apprezzare giustamente la importanza pei suoi interessi della linea del Monte Ceneri, se ne disinteressò via via per seguire la Provincia in altri progetti; ed allorquando nell'anno 1879 la Società del Gottardo, stremata di forze, si dirigeva ai Governi interessati per ottenere nuove sovvenzioni, e l'Italia aggiungeva alla sovvenzione proporzionale altri 3 milioni per costituire il Consorzio Giubiasco-Lugano, per rendere cioè possibile la costruzione di quella ferrovia del Monte Ceneri che la Società dichiarava non potere eseguire, nessuna voce si alzò, se ben rammento, per affrettare quell'opera; nessuna per proporre se ne migliorassero le condizioni tecniche; nessuna per esigere che la tariffa addizionale, pattuita nel primitivo trattato di Berna pei tronchi a forte pendenza, non fosse applicata a quella ferrovia.

Questi legittimi desiderii non trovarono che all'ultima ora due interpreti in Senato, l'on. Jacini ed io; e se in qualche parte le condizioni dell'esercizio su quella linea furono migliorate, devesi alle insistenze nostre, ed al buon volere, nell'assecondarle, dell'on. Depretis.

L'importanza per Milano della linea di Chiasso, non è da oggi nè da ieri che io la sostengo, e non era duopo di molto acume per prevedere che i fatti mi avrebbero dato ragione. Perciò gli oppositori mi troveranno tosto nelle loro file, se potessi convincermi che i loro timori sono giustificati. Ma forse che, nell'ipotesi d'una Società ferroviaria dell'Alta Italia da essi desiderata, quei loro timori, se fondati, diminuirebbero di valore?

Voglio anche esaminare un ultimo caso. Non sarebbe egli possibile il dividere le due linee italiane che ho nominate, affidando alla Società Mediterranea l'esercizio della Pino-Oleggio, ed alla Società Adriatica l'esercizio dell'altra? Difficoltà assolute a questa divisione non saprei vederle, salvo quella accennata, di assegnare troppi passaggi alpini ad una stessa Società; ma nello stesso tempo non potrei rinvenire in essa uno scopo pratico. Giacchè, o noi supponiamo le due Società siccome rivali, decise financo a concorrenze rovinose, ed il pericolo di quegli sviamenti artificiali di traffico, che si vogliono causare, diventerebbe reale, come lo provano innumerevoli esempi della storia ferroviaria inglese e degli Stati Uniti. Oppure le due Società procedono di buon accordo, e la divisione di quelle linee non avrà prodotto alcun risultato benefico.

Io non potrei assicurare che tutte le obbiezioni manifestatesi sopra questo punto speciale sieno giunte a me, o siensi presentate alla mia mente; ma io sono così profondamente convinto della grande importanza pel nostro Comune di qualunque eventualità relativa alla linea del Gottardo, che, se altre obbiezioni sorgessero, penso dovrebbero essere esaminate colla maggior cura.

Ma non si attentino gli oppositori di parlare a nome del Commercio e dell'Industria italiana, se la conseguenza della loro opposizione sarà di prolungare ancora per qualche tempo l'attuale stato provvisorio. Il trasporto della merce è troppo importante fattore dell'uno e dell'altra, perchè essi non risentano danno da questa specie di incognita che deve turbare ogni loro previsione. Se un grido d'allarme sarebbe per me giustificato, si è per ciò quello che trova la sua ragione nella apatia del Governo e del Parlamento a risolvere una quistione più che matura, ed alla quale si connettono interessi economici, militari, politici, così vitali pel paese.

Conclusione. — Se infine mi fosse permesso un consiglio al Commercio ed all'Industria di Milano, io direi loro: Non date retta a questi infondati timori sugli effetti della ripartizione longitudinale delle reti, anzi preparatevi ad approfittare di essa. Ma preparatevi curando, forse con maggiore energia di quanto avete fatto fino ad ora, che la Stazione di Milano soddisfi ai vostri bisogni ed alle varie operazioni di un traffico sempre crescente; preparatevi, esaminando la tariffa che il Governo ha fatto predisporre, e sulla quale il Parlamento è chiamato a deliberare.

Signori, il Renan in una di quelle squisite pagine dei

suoi Ricordi d'infanzia e di giovinezza, testè pubblicate, così si esprime: « Je n'ai jamais forcé mes opinions pour me faire écouter ». Io vi ho esposto le mie colla maggior franchezza; sento però il debito di ringraziarvi per avermi con tanta benevolenza ascoltato. (*Applausi*).

Il discorso dell'on. Brioschi, che fu ascoltato attentamente e che alla fine fu salutato da calorosi applausi, fu seguìto da una breve, ma animata discussione, alla quale presero parte i signori Colombo, Chizzolini, Pirelli, Brambilla ed altri.

Il socio prof. *Colombo*, pure esternando il più grande rispetto per la competenza dell'on Brioschi, suo maestro, disse di non essere intieramente persuaso delle argomentazioni da lui esposte. « L'on. Brioschi, disse, ha accennato al senso di ripugnanza da lui provato, quando per la prima volta gli si presentò il progetto della divisione longitudinale; questa ripugnanza istintiva è quella che ha vinto il Consiglio comunale, quando ha votato il suo ordine del giorno ». Al prof. Colombo si presentano evidenti i danni che ne verrebbero a Milano, ove venisse adottato il progetto ministeriale. Fra questi il più temibile, è quello che una delle due Società, alle quali verrebbe affidato l'esercizio, possa spostare il centro del movimento commerciale, che ora si trova a Milano, per portarlo in un'altra città. L'oratore parlò del progetto pel passaggio del Sempione, progetto di somma importanza per Milano, e del quale nessuno si occupa.

Nello stesso senso parlò il socio *Chizzolini*, il quale si occupò anche dei tentativi che si fanno all'estero, e specialmente dalla Francia e dall'Austria, per attrarre, ciascuna per suo conto, a sè il movimento commerciale europeo.

L'ing. *Pirelli*, intervenuto all'adunanza quale invitato assieme a molti altri cittadini competenti, sebbene abbia votato l'ordine del giorno del Consiglio comunale, disse che le argomentazioni serie e ragionate dell'on. Brioschi lo hanno scosso nei suoi convincimenti. Quando fu chiamato al Consiglio comunale, non aveva avuto tempo di approfondire la questione, cosa che non si può fare facilmente in poche ore; per cui anch'egli aveva ascoltate le prime impressioni, e parendogli minacciati gl'interessi milanesi, aveva accettato con entusiasmo l'ordine del giorno. Nondimeno espresse l'avviso che l'Associazione Costituzionale non dovesse emettere nella serata un voto, e propose invece si nominasse una Commissione di persone competenti perchè prendendo per punto di partenza gli studii fatti dall'onorevole Brioschi, riferisse poi nel più breve tempo possibile all'Associazione.

Il socio *Brambilla*, favorevole all'esercizio privato delle ferrovie, e favorevole anche alla loro divisione longitudinale, criticò invece il progetto ministeriale, perchè, come in esso vengono costituite le due Società e cogli assurdi obblighi che ad esse vengono imposti, non sarà possibile trovare chi assuma l'esercizio. Parergli quindi che il Ministro voglia indirettamente arrivare a rendere definitivo l'esercizio governativo.

Anche l'ingegnere *Parravicini*, che pure era presente all'adunanza, disse condividere i timori del socio Brambilla.

A tutti gli oratori rispose l'on. *Brioschi*, il quale, riassumendo, disse non parergli che le divergenze coi suoi oppositori siano tanto grandi. Tutti sono concordi nel ritenere che sia ormai tempo di uscire dal provvisorio, dando un assetto definitivo alle ferrovie; « tutti, o quasi, siamo contrarii all'esercizio governativo »; le opposizioni che si fanno alla divisione longitudinale sono tutte suggerite dal timore che Milano venga danneggiata da ciò, e che tale divisione possa inceppare il movimento trasversale delle ferrovie. Si tratta quindi di studiare il modo per evitare questi inconvenienti; e questo si può ottenere coi servizii cumulativi bene ordinati, colle tariffe differenziali, e con tutti quegli altri mezzi che da tanto tempo sono adoperati negli altri paesi e specialmente in Inghilterra.

In quanto a Milano, spetta alla sua iniziativa, alla sua energia l'impedire che le venga tolto il posto che occupa ora nel movimento commerciale. Dato che si possa spostare questo movimento, non è cosa che si possa fare facilmente, nè tanto presto, per poco che la città di Milano sia vigile e pronta.

Dopo altri schiarimenti chiesti da diversi oratori, e dati dall'onorevole Brioschi, fu letto ed approvato il seguente ordine del giorno, proposto dai signori Pirelli, Clericetti, Bignami Sormani e Carcano:

« L'Associazione costituzionale, affermando la necessità che cessi al più presto lo stato provvisorio in cui versa attualmente l'esercizio delle ferrovie italiane;

« Preoccupata della complessità dei varii e importanti quesiti che involge il progetto di legge testè presentato dal Ministro dei lavori pubblici;

« Deliberò di incaricare la Presidenza per la nomina di una Commissione, che, mettendosi anche in relazione colle rappresentanze cittadine, tecniche e commerciali, studii quel progetto nei suoi riguardi cogli interessi italiani e locali, e riferisca con urgenza ».

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che le difficoltà sorte fra il Comitato esecutivo della Esposizione generale italiana pel 1884 in Torino e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, circa il trasporto degli oggetti degli espositori dalla Stazione di P. N. ai locali dell'Esposizione medesima, vennero in questi giorni interamente appianate.

Con apposita Convenzione fu stabilita la costruzione, a cura e spese dell'Amministrazione ferroviaria, di uno speciale binario di collegamento della Stazione coi detti locali; e mediante la sola sopratassa di centesimi 50 per quintale, gli espositori potranno avviare direttamente all'Esposizione i loro oggetti, sottraendosi così alle difficoltà, alle maggiori spese ed agli inevitabili danni, a cui sarebbero andati incontro, se fosse prevalsa l'idea, messa innanzi da taluno, di eseguire i trasporti dalla Stazione all'Esposizione con mezzi privati, sempre insufficienti.

Sappiamo poi che un'apposita tariffa pei trasporti di oggetti per le Esposizioni in genere venne in questi giorni concordata fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie, la quale presenta sensibili vantaggi in confronto dell'attuale. Tale tariffa venne già sottoposta all'approvazione superiore; e se questa, come non dubitiamo, sarà concessa, i primi a risentirne i benefici effetti saranno appunto gli espositori di Torino.

><

Veniamo informati che nei primi giorni del prossimo giugno partirà da Parigi un treno speciale di piacere per Venezia, via Gottardo. Tutto è già predisposto, e si prevede una grande affluenza di viaggiatori.

><

I prodotti lordi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia nel mese di marzo 1883 raggiunsero la somma di L. 10,137,698.44, comprese L. 8,222.20 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nel marzo 1882 ascendevano a L. 9,762.016.94, comprese L. 8,864 per la detta navigazione. Si ebbe dunque nel marzo 1883 il notevole aumento di L. 366,817.50, calcolata pure la diminuzione di L. 641.80 per la navigazione.

È però da notare che i chilometri in esercizio nel marzo 1883 erano 3747, mentre nel marzo 1882 non erano che 3571.

Aggiungendo poi i prodotti lordi dei mesi di gennaio e febbraio, si ha pel 1.o trimestre 1883 il prodotto totale di L. 26,907,300.64, comprese L. 21,952.40 per la navigazione sul Garda; mentre pel 1.o trimestre 1882 il prodotto totale sommava a L. 25,903,463.08, avendosi così un aumento di L. 1,003,837.50, calcolata pure la diminuzione di L. 844 per la detta navigazione.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato di emettere biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto, e valevoli per giorni otto, dalle Stazioni di Genova, Torino, Milano e Luino per Zurigo, ove trovasi aperta dal 1.o corrente al settembre p. v. la Esposizione nazionale svizzera.

><

Sappiamo che fu chiesta al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Broni, compreso fra Cava Carbonara e Cava Manara. Il tronco stesso si troverà in condizioni di essere aperto all'esercizio col 1.o giugno p. v., e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sta disponendo per assumerne il servizio.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici lo schema di Convenzione, preparato d'accordo fra l'Amministrazione stessa e la Società generale delle ferrovie complementari, per l'uso comune della Stazione di Santhià, per lo scambio del materiale rotabile e pel servizio cumulativo dei trasporti.

La Convenzione dovrebbe andare in vigore col 1.o luglio p. v.; dal qual giorno l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia cesserà dall'esercitare la linea preindicata, il cui esercizio verrà assunto, per conto della Società concessionaria, dalla Società generale delle ferrovie complementari.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia occupasi alacremente degli elaborati di appalto per l'acquisto del materiale mobile occorrente alle nuove ferrovie complementari. Come abbiamo detto nel *Monitore* della settimana scorsa, il materiale da provvedere consiste in: 55 locomotive, delle quali 35 ordinarie e 20 locomotive-*tenders:* 245 carrozze, di cui 180 di peso ordinario e 65 di peso ridotto, tutte intercomunicanti; e 1000 carri ordinarii da merci.

><

Ci informano che il Ministero della guerra si è rivolto alle Amministrazioni ferroviarie per ottenere il ribasso del 75 per cento sul prezzo dei biglietti ordinarii di viaggio a favore delle Società dei Reduci delle patrie battaglie, dei Veterani 1848-49 e dei Mille, che si recheranno a Roma in occasione della inaugurazione del monumento ai fratelli Cairoli, che avrà luogo il 27 corrente.

><

Una piena del Sele, alta oltre 8 metri sopra il livello del mare, ha cagionato gravi danni, asportando due stillate al ponte in legno, costrutto provvisoriamente dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per conto del Governo, onde sollecitare l'apertura allo esercizio del tronco da Battipaglia ad Ogliastro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Si sta provvedendo d'urgenza, a cura della Società predetta, alle occorrenti riparazioni, e si spera di poter avere il ponte completamente riattato verso la fine del corrente mese.

Sarebbe però opportuno che fossero sollecitati il più possibile i lavori di costruzione del ponte definitivo, imperocchè assai facilmente potrebbe riprodursi l'inconveniente di qualche altra piena, che asportando grossi alberi e macigni, venga nuovamente ad incagliare l'attuazione del pubblico servizio su quel tronco di ferrovia.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha nominato Regio sotto-Commissario per la sorveglianza alla costruzione delle ferrovie Cossato-Strona e Biella-Sagliano Micca, l'ing.-capo del Genio civile di Novara cav. Valle.

><

La Società di navigazione generale italiana accorderà la riduzione del 30 0|0 pel trasporto coi propri piroscafi delle persone e delle macchine destinate al concorso internazionale che si terrà a Cagliari dal 20 corr. al 10 giugno p. v. Da tale concessione è però escluso il trasporto delle grosse macchine.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha accolta una istanza della Società di navigazione del lago Maggiore per la istituzione di un *servizio-omnibus* fra Intra e Laveno da farsi mediante piccoli vapori.

In seguito all'avuta autorizzazione pel nuovo servizio, la Società predetta ha preparato apposito orario, che ottenne l'approvazione superiore e che andrà in vigore col 1.o giugno p. v.

Secondo tale orario, si faranno giornalmente 6 corse di andata e 6 di ritorno, cioè sei nelle ore antimeridiane e sei nelle ore pomeridiane.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che, a cominciare dal 20 corrente, siano ammessi viaggiatori di 2ª e 3ª classe nei treni merci num. 371 e 374 fra Salerno e Metaponto.

><

Risultato delle aste ultimamente tenute per l'appalto di nuovi tronchi ferroviarii:

9 *maggio* — Primo esperimento per l'appalto del tronco da Bribano a Belluno, delle ferrovia Belluno-Feltre-Treviso; lunghezza m. 12,741, importo d'appalto L. 1,617,000. L'asta andò deserta, e si ripeterà il 31 corrente.

12 *maggio* — Primo esperimento per l'appalto del tronco da Cocullo a Bugnara, della ferrovia Roma-Sulmona; lunghezza m. 23,610, importo d'appalto L. 7,266,000. Deliberato provvisoriamente al signor Benelli col ribasso del 12,60 per cento.

12 *maggio* — Primo esperimento per l'appalto del tronco dal chilom. 1 + 880 al chilom. 20 + 100 della ferrovia Cuneo-Mondovì; lunghezza m. 18,220, importo d'appalto L. 964,000. Essendo stata presentata una sola offerta, l'asta fu considerata deserta.

12 *maggio* — Primo esperimento per l'appalto del tronco dal chilom. 20 + 100 a Mondovì della ferrovia suddetta; lunghezza m. 5,832, importo di appalto L. 1,066,000. Deliberato provvisoriamente al signor Penna Giuseppe, col ribasso del 7,30 per cento.

><

Il Comune di Cantù ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una istanza per ottenere la conces-

sione della costruzione e dell' esercizio di una ferrovia economica dalla Stazione di Mariano, sulla ferrovia Milano-Erba, alla Stazione di Cantù, situata sulla linea Lecco-Como.

Il detto Comune chiede al Governo di concorrere nella costruzione della linea con un sussidio di lire 1000 al chilometro per la durata di 35 anni, a tenore della legge 29 giugno 1873, richiamata all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879.

Il progetto, in base al quale viene chiesta la concessione, fu studiato dall' ing. E. Campiglio, e per esso la nuova linea risulterebbe lunga m. 8,300, ed il relativo costo sarebbe di L. 775.000, ossia L. 93,350 in media al chilometro.

In tale progetto furono adottate le modalità pel 3.o tipo economico stabilite dalla Commissione che procedette alla classificazione delle ferrovie complementari. La pendenza massima per le livellette è fissata al 27 per mille, ed il raggio minimo delle curve a m. 250.

Poche e di nessuna importanza sono le opere d'arte progettate lungo il tronco; la maggiore consiste in un ponte a travata metallica, della luce di metri 6.

Per la sorveglianza della strada è preventivata la costruzione di 3 case cantoniere e di 4 casotti da guardiano; e per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono da eseguire 12 passaggi a livello.

><

Ci scrivono da Bergamo che verso la metà dello scorso mese si è posto mano ai lavori del 1.o tronco della ferrovia da Bergamo al Ponte della Selva, compreso fra Bergamo ed Albino, della lunghezza di m. 12,500.

Essendo tuttora in corso i provvedimenti per l' espropriazione stabile dei terreni attraversati dalla ferrovia, i movimenti di terra finora eseguiti si riducono a cosa insignificante. Furono però attivate con molta alacrità le opere d' arte progettate lungo il detto primo tronco, ed ora trovansi tutte iniziate con forza sufficiente per ultimarle in un breve periodo di tempo.

><

Abbbiamo, a suo tempo, annunciato come il solerte e benemerito industriale sig. comm. Cirio aveva chiesto ed ottenuto un brevetto d'invenzione per la costruzione di un vagone speciale, destinato al trasporto dei liquidi, senza botti, nelle regioni le più lontane, non solo senza pericolo, ma con notevoli vantaggi sui precedenti sistemi di trasporto; perocchè, oltre a risparmiare la spesa dei recipienti, che gravava il costo della merce, ed il cui peso aumentava la spesa del trasporto ferroviario, i liquidi tutti, sottratti in modo assoluto al contatto dell'atmosfera, non ne subiscono alcuna influenza, e la loro qualità e quantità giungono inalterate al luogo di destinazione, mercè le solide garanzie che presenta il detto vagone contro qualsiasi manomessione o perdita.

Nè ciò è tutto; chè il modo stesso di trasporto ideato pei liquidi serve ancora per altre merci di qualunque genere, compresi i solidi delle ultime categorie, per cui appunto l' inventore intitolò il suo nuovo veicolo *Vagone Omnibus.*

Ora siamo lieti di annunciare che tale vagone, costruito sotto la direzione del comm. Cirio, venne già sottoposto ad esperimenti pel trasporto dei liquidi; ed il giorno 12 corr. è giunto di ritorno a Stradella da Ludwigshafen con carico di mattonelle di carbone, e ripartirà per la Germania con un carico di vino.

Sappiamo pure che il ministro Baccarini ha in questi giorni autorizzato il sig. Cirio a prendere gli opportuni concerti coll'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la visita ufficiale del suo vagone.

Noi non possiamo che vivamente congratularci coll'egregio comm. Cirio, il quale, oltre al merito di avere dato al nostro commercio di esportazione un grande sviluppo, che va prendendo sempre maggiori proporzioni a beneficio del paese, ha saputo ora ideare un comodo e sicuro mezzo di trasporto, il quale non può non estendere al massimo grado codesto importantissimo commercio nazionale.

><

Il 23 aprile p. p. si è costituita definitivamente a Bruxelles la Società anonima, col capitale di 3,700,000 fr., delle Ferrovie interprovinciali Napoli-Nola-Baiano e diramazioni, la quale ha già avviate le volute pratiche per essere legalmente riconosciuta dal Governo italiano.

I principali interessati in questa nuova Società sono: la Banca Generale di Roma, la Compagnie Générale des chemins de fer secondaires di Bruxelles, e le Mitteldeutsche Creditbank e Gebrüder Sulzbachbank di Francoforte.

Fra i membri del Consiglio di amministrazione si notano i nomi del chiaro industriale comm. ing. A. Cottrau, di Napoli; dell'egregio comm. G. B. Favero, professore nella Scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma; e del barone O. Demesnil, a cui Napoli deve importanti opere pubbliche, e fra le altre lo splendido nuovo quartiere di Mergellina.

><

L'Impresa industriale italiana, diretta dal commendatore A. Cottrau, ed il cui Consiglio d' amministrazione è composto coi nomi più benemeriti di Napoli dal punto di vista dello sviluppo delle industrie nazionali, sta per aumentare il suo capitale Azioni da 4 ad 8 milioni; e ciò non solo per poter dare un maggior impulso agli attuali suoi Opificii di Castellammare (Stabia) e Savona, ma benanche perchè è suo proponimento di fondare un terzo grandioso Opificio, adibendolo esclusivamente alla costruzione delle locomotive, veicoli ferroviarii e macchine marine.

La operazione finanziaria pel raddoppiamento del capitale della detta Impresa sarebbe fatta sotto gli auspicii della Banca generale di Roma (la quale, come ben si sa, è già fortemente interessata nell'Impresa stessa), di varii altri istituti di credito nazionali, e di una potente e ben conosciuta Casa di Berlino.

Il nuovo Opificio, impiantato su vaste proporzioni, sarebbe capace di produrre, nelle condizioni più economiche e perfette, non meno di 10 locomotive e 80 veicoli ferroviarii al mese, senza tener conto di altre sue lavorazioni.

><

A quanto abbiamo annunciato nel nostro numero del 18 aprile p. p. circa un articolo del *Railway Engineer* sulla Compagnia Westinghouse, riprodotto dalla *Lombardia*, possiamo ora aggiungere che, in seguito all'azione giudiziaria iniziata dalla Compagnia Westinghouse contro il direttore del detto giornale *The Railway Engineer*, questi inserì, nel suo numero del corr. mese, una *Lettera di pubblica scusa*, con cui pienamente si ritratta quanto aveva pubblicato sulla onorabilità del sig. Westinghouse; gli manifesta il suo profondo dolore per l' accaduto, e si offre d'indennizzarlo di ogni danno che avesse potuto risentirne, nonchè delle spese sostenute contro di esso direttore, sig. Lawrence Sanders.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 7 al 12 corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto di ferrovia economica da Roma ad Albano;

Un progetto definitivo per la sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione;

Ed un progetto per la sistemazione dell'argine destro del Tagliamento da Solazzetto al principio dell'arginatura destra della rotta di Cavrato, in Comune di San Michele, provincia di Venezia.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza dell'8 maggio corr., dopo aver trattato alcuni affari interni, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i lavori seguenti:

a) Impianto di tettoie pensili lungo il fabbricato viaggiatori di Livorno S. Marco;

b) Ricambio delle colonne idrauliche e relativa conduttura alla Stazione di Segni;

c) Impianto di una piattaforma di m. 8.50 al Deposito di Napoli.

2. Aggiudicava i lavori murarii e di terra occorrenti pel raddoppio del binario Roma-S. Paolo.

3. Approvava la istituzione di speciali biglietti di andata e ritorno pei viaggi Indo-Brittanici.

4. Deliberava alcune modificazioni di tariffa pel trasporto dei giornali e delle piante vive.

5. Infine approvava l'acquisto di sevo bianco, ghiaia, molle a spirale, caldaie per locomotive, paracolpi e stoppa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetto di esercizio ferroviario. — La Commissione della Camera per l'esame del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie riuscì composta degli onorevoli: Maurogonato, Genala, Pozzolini, Grimaldi, Capponi, Colaianni, Melodia, Picardi e De Zerbi.

Essa si è costituita nominando a presidente l'on. Grimaldi, ed a segretario l'on. Colaianni. Pare che il relatore sarà l'on. Genala.

Nelle riunioni tenute dalla Commissione si è manifestato in massima un voto sfavorevole al riscatto delle ferrovie Meridionali; ma prima di deliberare, la Commissione ha creduto dover presentare alcuni quesiti al ministro Baccarini, tanto più che in taluni membri della Commissione prevale l'idea che, coll'affidamento dell'esercizio all'industria privata, si provveda anche ad assicurare ed affrettare la costruzione delle nuove linee, autorizzando le Compagnie esercenti ad emettere Obbligazioni garantite.

— In relazione poi a quanto diciamo in testa al presente numero, dobbiamo qui notare che nella seduta del 10 corr., al Consiglio provinciale di Milano, l'ing. Giuseppe Bianchi, parlando sul progetto ministeriale in senso sfavorevole, specialmente pegli interessi di Milano, conchiuse che la Deputazione credeva che il Consiglio provinciale avesse a votare un ordine del giorno esprimente il desiderio che il progetto non venisse adottato dal Parlamento, o almeno fosse emendato in modo da non turbare i grandi interessi dell'Italia supereriore e di Milano.

Dopo animata discussione, il Consiglio approvava all'unanimità la seguente deliberazione, proposta dall'onorevole Massarani ed accettata dalla Deputazione:

« Il Consiglio provinciale di Milano, preoccupato della gravità della soluzione data al problema ferroviario dal disegno di legge dianzi presentato al Parlamento, ed in particolare del grave detrimento che possono patirne gl'interessi della provincia di Milano e della gran valle del Po, massime rispetto alla divisione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, incarica la sua Deputazione di farsi organo di tali preoccupazioni presso il Governo del Re e presso il Parlamento, e di tutelare energicamente la incolumità degli interessi che a questa Rappresentanza sono affidati, conciliandola colla incolumità degli interessi generali d'Italia ».

— Ed ecco il testo della deliberazione presa dalla Commissione eletta dalla Camera di commercio per lo studio del progetto ferroviario, sulla quale si dovrà deliberare domani (giovedì):

« La Commissione camerale per gli affari relativi ai trasporti e servizii ferroviarii, tenuto conto delle promesse del ministro Baccarini, fa voti che nella legge sull'esercizio delle ferrovie sia inscritto un articolo, in cui si dia obbligo ad una delle due Società di stabilire la sua sede di Direzione a Milano; e ritiene che la divisione della rete ferroviaria continentale d'Italia in due reti longitudinali, come è proposta nel disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, quando sia accordato alla Società Adriatica il passaggio del Gottardo a mezzo della linea di Como, risponde meglio di qualunque altra agli interessi commerciali di Milano ».

— Anche il Collegio degli ingegneri ed architetti tenne domenica una seduta straordinaria, in cui si discusse lungamente la questione ferroviaria. L'illustre presidente onorario senatore Brioschi vi pronunciò un altro importante discorso, ma la deliberazione finale venne rimandata ad altra prossima seduta.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — In seguito alla diminuzione di L. 5.01 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 257,957.20, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 30 marzo p. p. per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e il collocamento in opera delle travate metalliche e accessorii dei ponti lungo i tronchi 1° e 2° della ferrovia Ivrea-Aosta compresi fra Ivrea e Quincinetto, si procederà, alle ore 10 ant. del 23 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Torino simultaneamente, al definitivo deliberamento dell'impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della somma di L. 245,033.54, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto, per dare ogni cosa compiuta entro mesi 3, a partire dal giorno in cui verranno consegnate le murature dei ponti.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,500, ed in L. 28,400 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Il giorno 30 corr. mese, alle 10 ant., presso la suddetta Prefettura si addiverrà all'incanto per l'appalto della provvista degli scambi e del materiale fisso occorrente nei suddetti due tronchi, in due distinti lotti nelle quantità ed ai prezzi seguenti:

1° *lotto*: n. 13 scambii con cuori capovolgibili in acciaio fuso, per L. 27,350;

2° *lotto*: piattaforme, segnali a distanza girevoli, bilancia a bilico, ecc., per il complessivo importo di L. 62,525.

Il tempo utile per la consegna è di mesi 3 alla Stazione d'Ivrea.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è rispettivamente fissata in L. 1,400 e L. 2,200; ed in L. 2,800 e L. 6,400 quella definitiva, tutte come sopra.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Alla fine dello scorso aprile, lo scavo della grande galleria di Montebove, sulla ferrovia da Roma a Solmona, era giunto a m. 1,685 per la piccola sezione, ed a m. 1,405 per lo strozzo. La galleria essendo lunga m. 3,870, al 1° del corr. mese restavano ancora da scavarsi m. 2,185 di piccola sezione e m. 2,465 di strozzo.

All'imbocco ovest, l'avanzamento dello scavo è ritardato da filtrazioni piuttosto abbondanti di acqua.

Ferrovia Lecce-Francavilla. — Venne firmata in Roma dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, coi rappresentanti di un Consorzio di Comuni interessati, la Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea da Lecce a Francavilla con dirama-

zione a Nardò, inscritta nella 4ª categoria, cioè fra i 1530 chilometri di cui all'art. 10 della legge 29 luglio 1879.

La linea è lunga chil. 85 1\|2, e costerà, compreso il materiale mobile, L. 5,375.600, di cui a carico dello Stato L. 3,225,400, ed a carico degli Enti morali interessati L. 2,150,200.

Ferrovia Lucca Viareggio. -- Scrivono da Quiesa, 8, alla *Nazione*:

I lavori alla galleria dei Ceracci avevano subito dei gravi ritardi per la cagione che l'impresario Tessarotto li abbandonò, lasciando nel pelago operaj e fornitori. Il Governo pensò soltanto a pagare gli operaj; e dei fornitori, qualcuno ha potuto avere il 60 per cento, altri niente per ora.

È però succeduto al Tessarotto il sig. ing. Delle Piane, il quale sembra disposto a spingere i lavori con molta alacrità Ha già portato delle utilissime innovazioni, e credo stia preparandone delle nuove.

Tramvie di Lucca. — Si ha da Lucca, 6:

I lavori della tramvia da Lucca a Pescia procedono bene. Sono quasi ultimati i lavori del *Colle del Gallo*; il concessionario non aspetta che l' approvazione dei piani della sezione di strada da costruirsi al *Colle dei preti*, della quale ha ottenuta la concessione il 4 aprile p. p., e di cui sono già in pronto gli studii. Questo nuovo lavoro non costerà meno di 100 a 120,000 lire.

Quanto alla costruzione della strada, si compirà in due mesi o due mesi e mezzo, e verrà intrapresa su 8 o 10 punti verso la fine di giugno, per essere terminata ai primi di settembre.

Tramvia Milano-Corsico. — È già compiuto lo studio ed il progetto di una tramvia a cavalli fra Milano e Corsico, e la Società anonima non attende che il materiale per dar mano ai lavori. Le difficoltà insorte per il collocamento del binario sulla Ripa di Porta Ticinese (dice il *Corriere della sera*) si potrebbero facilmente appianare, collocandolo invece nella laterale via Vigevano, larghissima da non inceppare per nulla la viabilità. La linea, passando per l'ampio piazzale della Stazione Genova e per via Valenza, andrebbe a congiungersi, al di là del nuovo ponte sul Naviglio Grande, a quella provinciale per Corsico. Si ovvierebbe così a quei gravi inconvenienti che presenta la troppo stretta e molto frequentata Ripa, e si farebbe anche la comodità dei passeggieri provenienti da Porta Genova.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che i sotto nominati membri del Consiglio d' amministrazione della Ferrovia del Gottardo, il cui periodo amministrativo scade il 12 giugno prossimo, furono dal Consiglio federale riconfermati per un nuovo periodo: signor Direttore comm. Massa di Milano, sig. consigliere ministeriale V. Knopp di Stoccarda, sig. ex-consigliere di Stato Erm. Rossi di Bellinzona.

Ferrovie francesi, — Si ha da Parigi, 11:

Il Ministro dei lavori pubblici ricevette oggi i direttori delle Compagnie ferroviarie, ai quali sottopose il testo del trattato colla Compagnia Parigi Lione-Mediterraneo, affinchè ne prendessero cognizione, desideroso che il medesimo serva di modulo per le altre Compagnie.

La firma dei contratti sembra pertanto immininente.

Il Governo s' impegnerebbe a non fare alcun imprestito per lo spazio di sei mesi, per lasciare il mercato libero alle Compagnie, le quali emetterebbero delle Obbligazioni fruttanti il 3 per cento.

Tariffe ferroviarie francesi. — La Compagnia delle ferrovie Paris-Lyon-Méditerranée, d'accordo colle Compagnie svizzere, applicò, col 15 corrente maggio, una nuova tariffa comune di transito, via Ginevra, che surrogherà la tariffa applicata dal 10 marzo di quest'anno. Questa tariffa per vagone carico di 10,000 kil. è applicabile ai grani, avene, cereali, orzi, segala, risi, piselli, ecc., alla loro partenza dalle Stazioni di Marsiglia, Arles, La Ciotat, Tolone e Cette.

L'accordo fu stabilito colle reti delle Compagnie della Svizzera occidentale del Sempione, dell'Jura-Berna-Lucerna, della Centrale Svizzera, del Nord-Est Svizzero, del Sud-Argovia, d' Effretikon-Hinveil e dell'Unione Svizzera. La nuova tariffa comprende tutte le Stazioni di queste diverse reti. Le tasse furono ridotte talmente, che i prezzi di trasporto, per la via di Marsiglia, per tutti i punti della Svizzera tedesca siano al livello delle tariffe stabilite per la via del Gottardo.

Le merci arriveranno a Berna al prezzo di 30 fr. e 94 cent. per tonn. di 1000 kil., a Basilea a fr. 29.80, a Soletta a 31 fr. e 94 cent., a Romanshorn a fr. 34 98, a Winterthur a fr. 33 36, a Zurigo a fr. 32 49, a Zug a fr. 30.87.

La nuova tariffa ha lo scopo di ristabilire per Marsiglia la possibilità di giungere fino ai mercati di consumo della Svizzera tedesca, il vero centro che è indispensabile raggiungere per mantenere la concorrenza di Marsiglia cogli altri punti del Mediterraneo. E Marsiglia quindi profitterà di questo abbassamento di tariffe, finchè le linee concorrenti manterranno la tariffa attuale pel San Gottardo.

— Noi non possiamo non richiamare su ciò l'attenzione del nostro Governo per quei provvedimenti che si potessero ancora attuare a vantaggio dell'Italia.

Tunnel della Manica. — La Commissione parlamentare inglese, che si occupa della questione della Manica, ha interrogato nella sua ultima seduta quattro persone, che si pronunciarono concordi in favore della costruzione del tunnel.

Sono essi il signor E. Lee, membro del Parlamento e grande manifatturiere a Manchester; il signor I. Holden, membro del Parlamento e manifatturiere; il sig. G. Shipton, segretario del Consiglio del commercio di Londra; ed il signor Slagg, membro del Parlamento e già presidente della Camera di commercio di Manchester.

Quest'ultimo ha insistito specialmente sui grandi vantaggi che recherebbe il tunnel al traspotto delle macchine; ed ha detto, tra altro, che dal punto di vista commerciale, la maggioranza della popolazione di Manchester è favorevole alla costruzione del tunnel della Manica.

Ferrovie austriache. — L'esercizio delle ferrovie Sud-Astriache (*Sudbahn*) nell'anno 1882 presenta le seguenti cifre principali:

Benefizio netto fiorini 2,250,000, che equivale a 3 fiorini per Azione o all'1 e mezzo per cento.

Su tal benefizio, i due terzi, ossia l'un per cento, sarà distribuito come dividendo, il quale sarebbe così superiore di un quarto al precedente di 0.80 pel 1881.

I rimanenti 800,000 fiorini saranno riportati sul conto del 1883, per essere dedicati alle spese pel ristabilimento delle linee distrutte o danneggiate dalle inondazioni.

L'importo totale di siffatti lavori è fissato in fiorini 2,500,000, di cui 1 milione e 200 mila fiorini sono stati spesi nel 1882 sulle entrate lorde dell' esercizio; fiorini 800,000 son riserbati sul benefizio netto, restando a carico dell'esercizio corrente fiorini 500,000.

Tunnel dell'Arlberg. — Alla fine di gennaio scorso, lo scavo del tunnel era avanzato di 3,938 metri dal lato orientale, e di 3,178 da quello occidentale, in tutto metri 7,116; talchè non rimanevano che m. 3,164 al compimento del foro.

Questa cifra rappresenta il lavoro di circa 10 mesi, perchè nel solo mese di gennaio avanzò di m. 300, vale a dire di 10 metri in media per giorno, 5 metri per ciascun lato.

Il traforo di questo monte procede più sollecito di quello del Gottardo, che non superò mai i 4 metri al giorno; e ciò è dovuto alle perforatrici idrauliche, mentre al Gottardo, come al Cenisio, furono impiegate quelle ad aria compressa.

In questo momento vi sono impiegaei duemila operaj, dei quali 4 quinti sono addetti al lavoro sotterraneo.

Il punto culminante del tunnel è all'altezza di 1,310 m. al disopra del livello dell'Adriatico. Quello del Gottardo è

minore, cioè di soli metri 1,154; ma il sottearaneo ha 15 metri di lunghezza.

La ferrovia, di cui fa parte il tunnel, ha una lunghezza di 137 chilometri, ed il valore ascende a 75 milioni di franchi.

L'apertura della linea avrà luogo probabilmente per la fine dell'anno prossimo.

Ferrovie tedesche — Il *Berliner Börsen Courier* annuncia la conclusione di una Convenzione delle Ferrovie tedesche con quelle della Russia centrale, sotto il nome di « Deutsche Mittelrussischer Eisenbahn Verband ». Lo scopo di questo concordato è di spedire le merci dirette in Russia e provenienti dall'Italia, dall' Inghilterra, dalla Svizzera e dalla Francia con tali riduzioni di tariffe, che il trasporto per terra costi meno di quello per mare. Lipsia accoglierà tutte le merci provenienti dall'Italia, dalla Francia e dalla Svizzera, e le spedirà per la via Posen-Thorn-Grajewo, mentre Amburgo accoglierà le merci provenienti dall'Inghilterra. Le tariffe sono più miti di quelle che si pagano per il trasporto delle merci a Mosca, seguendo la via del mare da Stettin a Riga o a Pietroburgo, e di là prendendo la ferrovia fino a Mosca. Così pure sono più miti di quelle che si pagano da Hull a Mosca, seguendo la via dei porti russi del Mar Baltico.

Ferrovie bavaresi. — La *Post* dice, a proposito del progetto di costruzione di una nuova strada ferrata fra il Tirolo e la Baviera, che è quistione di terminare, sul terreno bavarese, una linea che vada da Murnau al confine, passando per Partenkirchen e Mittenwald, e di un' altra linea che andrebbe da Landsberg a Weilheim. Si avrebbe così, Murnau e Weilheim essendo già uniti, una nuova linea da Augusta al Brennero.

Ferrovie russe. — Il 3 del corrente mese ebbe luogo l'apertura della ferrovia Tiflis-Baku, e così si compì l' unione del Mar Caspio col Mar Nero per mezzo della linea che parte dal porto di Poti.

È pure compiuta la linea da Batum alla linea transcancasea, e tra breve sarà aperta all'esercizio Annunciasi poi che la Compagnia della ferrovia trascaucasea ha ottenuto la concessione della linea di Tkibul, dello sviluppo di 38 verste. Il costo di quella linea è preventivato in 2,600,000 rubli, cioè 68,000 rubli per versta.

Ferrovie egiziane. — Si è costituita una Compagnia collo scopo di intraprendere la costruzione di una ferrovia fra Souakim e Berber, acciò i prodotti del Soudan possano giungere al Mar Rosso. Essa chiede al Governo egiziano una garanzia di un milione e mezzo all'anno, durante tutto il tempo della costruzione.

Ferrovie turche. — La Conferenza *a quattro*, incaricata di compilare la Convenzione relativa alla congiunzione delle ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche, ha terminato i suoi lavori. I giornali di Vienna annunciano che la Convenzione è stata colà firmata il 9 corr.

La *Presse* di Vienna ha poi da Costantinopoli che la Banca Ottomana ha offerto alla Porta di costruire le linee che restano a farsi sul territorio turco sino alla congiunzione alle frontiere serba e bulgara. Se ciò è vero, un gran passo sarebbe fatto per l'esecuzione del suddetto trattato.

Ferrovie in Persia. — Un gruppo di ingegneri francesi sono arrivati sul litorale persiano del mar Caspio per dar principio ai lavori d'una strada ferrata che deve correre da questo mare a Teheran.

Questa nuova linea sarà una sezione della strada di ferro che legherà un giorno senza interruzione la Capitale della Persia all'Europa, quando la linea europea, che ora finisce a Wladikawkas, sarà prolungata attraverso il Caucaso fino alla linea di Batum a Bakou, e questa, a sua volta, sarà stata prolungata sul territorio persiano fino a Rescht.

Tunnel dell' Hdson. — Il duplice tunnel, che si costruisce fra New-York e New Iersey sotto il letto del fiume Hudson, procede lentamente. Sulla riva di New Iersey, l'una delle due gallerie conta ora 440 metri di lunghezza, e l'altra 170 metri. Sulla riva di New-York, l'una delle due gallerie conta 22 metri di lunghezza, l'altra non è ancora incominciata. La lunghezza totale delle gallerie sarà di 1,646 metri ciascuna.

Sulla riva di New Iersey si lavora in un terreno paludoso; su quella di New York si lavora in una rena finissima, che si rovescia nella galleria, quando l' intensità dell'aria compressa per mezzo di macchine a vapore è meno elevata, talchè i lavoranti sono spesso costretti ad interrompere l'opera per campar la vita.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere — I signori Zoeshoske e Terrier, rimasti testè deliberatarii dei grandi lavori del Tevere in Roma, hanno definitivamente trattato colla Ditta Tardy Benech di Savona per la fornitura di tutti i ferri occorrenti a questi lavori, la cui durata sarà di diversi anni.

Per questa fornitura, che ascenderà a parecchi milioni di chilogrammi, di cui la maggior parte in lamiere di ferro, la Ditta Tardy Benech provvederà coi potenti laminatoi speciali che sta attualmente impiantando a compimento del suo nuovo Stabilimento di Savona.

Porto di Napoli — Il Sindaco ha ottenuto dal Ministro dei lavori pubblici il prolungamento di altri 20 metri del molo San Vincenzo e la costruzione di un terzo punto sporgente dirimpetto al forte del Carmine.

I lavori saranno eseguiti colle economie ottenute nelle gare d'appalto delle opere marittime già fatte.

All'inaugurazione dei lavori già compiuti, cioè 100 metri di prolungamento del molo San Vincenzo e dei punti sporgenti, uno alla Porta di Massa, l'altro dirimpetto la via del Duomo, assisterà l'on. Baccarini, che ne ha fatta formale promessa all'on. conte Giusso.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 22 aprile p p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), è concessa facoltà agl'individui ed alle Società indicate di derivare le acque ed occupare le spiaggie ivi descritte. Sono 9 concessioni d' acqua per *forza motrice* (2 prov. di Teramo, 2 Porto Maurizio, 1 Genova, 1 Massa, 1 Potenza, 1 Sottopref. di Albenga, 1 Biella); 1 concessione d' acqua *per irrigazione* (1 Sottopref. d' Ivrea); 1 per *usi domestici* Alessandria); 1 per *spiaggia lacuale* (Como).

Industria mineraria — Si ha da Parigi, 8:

Il Ministro dei lavori pubblici ha incaricato Chancourtois, membro dell'Accademia delle scienze, e due ingegneri delle miniere di recarsi in Italia a studiarvi il modo di utilizzare in Francia gli apparecchi sismografici adoperati in Sicilia, per prevenire nelle miniere di carbone lo scoppio del gas idrogeno.

Canale di Suez — Un telegramma da Londra, 9, reca:

Si assicura che il secondo Canale progettato non traverserebbe l' Egitto, ma che, partendo dall' Est di Porto-Said, attraverserebbe il Mar Morto, e sboccherebbe ad Akbah.

Si è formato un Comitato esecutivo coi duchi di Sutherland e Malborough.

— Un altro telegramma da Parigi, 10, dice che Lesseps, in un discorso pronunciato al banchetto annuale del personale della Compagnia del Canale di Suez, disse infondati i timori provocati dalle voci della costruzione di un secondo Canale.

Ufficii telegrafici — Il 2 corr. mese in Aci S. Antonio (prov. di Catania), il 3 in Capizzi (prov. di Messina); l' 8 in Castelgomberto (prov. di Vicenza), il 9 in Monteprandone (prov. di Ascoli Piceno), e l'11 corr., nella Stazione ferroviaria di Maccarese (prov. di Roma) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo o dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, non figurarono che scarsamente sul mercato. Le Azioni Meridionali sole diedero luogo a scambii abbastanza importanti al corso di 466 a 470; e le Obbligazioni relative a 269 e 270.50; queste in vista della prossima estrazione.

CONVOCAZIONI

Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Genova, sede sociale (via Assarotti, 15), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, per approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1883.

Lloyd generale italiano. Società d'assicurazione contro i rischi di trasporto in Genova — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corr. in Genova, sede sociale (piazza S. Siro, 16), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione del bilancio 1882 e relativo dividendo, per provvedimenti in seguito al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società di Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 28 corr. In Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, pea la nomina di sindaci, e per deliberare sopoa un mutuo a consolidamento sociale.

Società anonima Linificio e Canapificio Nazionale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 29 corr. in Milano (Scuole Porta Romana), per deliberazioni relative al nuovo Codice di commercio, per la nomina di sindaci, e per comunicazioni eventuali.

Banca Italiana di depositi e conti correnti in Roma — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. alla sede della Banca (via Crociferi, 44), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1882, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima per fornaci a sistema privilegiato in Reggio d'Emilia — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 3 giugno p. v. alla sede sociale, per la relazione annuale del Gerente della Società e dei revisori del bilancio, per approvazione di questo e del relativo dividendo, e per la nomina del Direttore, di amministratori e sindaci.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 giugno p. v. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 2), per deliberare sugli oggetti posti all'ordine del giorno.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono invitati a versare il 5° ed il 6° decimo, in L. 50 per ogni Azione, entro il 25 corr. presso la sede della Società in Milano, o presso la ditta Figli Weill-Schott e C. ivi.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 22 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale da Campomarino a Pietracatella, compreso fra Santo Elia a Pianisi e la comunale di Colletorto, della lunghezza di m. 18,349.55, per il presunto importo di L. 471,980. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Brescia, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di kg. 107,000 di ferro in verghe diverse, pel complessivo importo di L. 53,500. Consegna entro giorni 75. Deposito cauzionale L. 5,400 come sopra.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dei bastioni della Concezione e del forte Tenaglia, nella piazza di Genova, per la presunta somma di L. 54,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Maremmana Inferiore (tronco II), nella località di Torrenchiuso presso Zagarolo. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Milano, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione in muratura di un ponte sulla Muzza in servizio della strada da Lavagna a Comazzo, sull'importo di L. 51,968.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura in due lotti di aste per casse di fucili, di 11,000 per lotto, per l'importo rispettivo di L. 33,000. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 3,300 per ciascun lotto, in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riattamento del ponte sull'Astico a Breganze, sulla strada provinciale Gasparona, per il presunto importo di L. 50,000. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva L. 5,000, ambedue come sopra.

— Sino al mezzodì del 28 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del secondo dipartimento marittimo, (Napoli), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di abete dell'Adriatico in alberi, baili e tavole, sull'importo di L. 43,462.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5,800 come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Casilina (tronco III), nel tratto lungo m. 1039.42 al Ponte della Catena, sull'importo di lire 24,665.86, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 600 in moneta legale.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di acciaio fuso diverso, in due lotti: 1 di chilog. 29,450, per il complessivo importo di lire 29,190; 2.o chilog. 23,490, per l'importo di L. 20,973. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Formicola (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria da Formicola a Fondola col proseguo verso Rocchetta a Croce, della lunghezza di m. 5,771, per il presunto importo di L. 56,900. Deposito interinale lire 2,000, cauzione definitiva L. 6,700, ambedue come sopra.

— Il 31 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 100,000 di rame in pani, per l'importo complessivo di L. 215.000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 21,500 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

A N N U N Z I

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilog. **149,400** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . **5,377,300** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro ed acciaio e rame, zinco e ottone da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **29 maggio 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 9 Maggio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI SEVO BIANCO

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilogrammi 70,000 SEVO BIANCO, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che intendessero concorrere a tale provvista.

Il Capitolato, contenente le condizioni dalle quali dovrà essere regolata la fornitura, è ostensibile presso la Direzione Generale di queste Ferrovie in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana N. 7) nonchè presso i Magazzini di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Roma*, e *Napoli*.

Le offerte suggellate dovranno pervenire alla Direzione Generale suddetta, non più tardi del giorno 28 Maggio corrente. Sulle buste contenenti le offerte dovrà esservi l' indicazione esterna:

" Offerta per la fornitura di Sevo Bianco ".

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 25 (in contanti o in cartelle del Debito Pubblico italiano, valutate al corso del giorno) per ogni mille chilogrammi di Sevo pei quali intende fare offerta.

Le buste contenenti le offerte saranno aperte il dì 29 corrente a ore 2 pomeridiane presso questa Direzione Generale e a tale apertura potranno assistere i concorrenti, previa esibizione della ricevuta della Cassa, faciente fede dell' effettuato deposito.

L' Amministrazione non s' intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il migliore offerente, e può anche non accettare veruna delle offerte presentate, e ciò senz' obbligo d' indicarne il motivo.

Firenze, 10 Maggio 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVI. Mercoledì 23 Maggio 1883. N. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

RELAZIONE MINISTERIALE
PREMESSA AL DISEGNO DI LEGGE

(Continuazione — V. n. 19).

4. *Tariffe, treni ed orarii.* — Attualmente sono in vigore sulle ferrovie italiane diversi regolamenti-tariffe, i quali presentano molte differenze nei prezzi e nelle condizioni dei trasporti, secondochè questi si effettuano sull'una o sull'altra rete.

Per le merci, si hanno nomenclature e classificazioni diverse da rete a rete, basi costanti su di una rete e variabili invece su di un'altra, a seconda del peso o della distanza, ovvero anche di entrambi. I diritti accessorii sono varii, quantunque uguali i servizii che essi sono destinati a compensare; i termini di resa talora eccessivi, talora, in casi speciali, troppo ristretti. L'applicazione infine dei prezzi di trasporto si fa in base alle percorrenze parziali effettuate su ciascuna rete, anzichè in base alla distanza complessiva, portando seco la conseguenza di privare in non pochi casi il commercio dei ribassi di prezzo accordati per determinate percorrenze.

I provvedimenti da prendersi per un riordinamento dell'esercizio delle nostre ferrovie dovevano quindi esser preceduti da una revisione di tutto il nostro sistema di tariffe, onde il doppio problema della loro uniformità e semplificazione, di cui da tanto tempo è riconosciuta la necessità, trovasse finalmente la sua soluzione.

Di più, come la Commissione d'inchiesta osserva, « le tariffe dei trasporti per ferrovia, sia considerate in sè, sia in relazione colle tariffe doganali, sono già da alcuni anni argomento di inchieste e di studii nei principali Stati d'Europa; e in questi ultimi tempi vengono promossi con tanto vigore, soprattutto in Germania ed in Francia, che non sarebbe possibile rimanere indifferenti od estranei a questo movimento, senza che le nostre industrie ed i nostri commerci ne risentissero danno ».

Il Governo pertanto, prima di presentarvi le sue proposte, non ha mancato di occuparsi della questione delle tariffe, con quell'impegno che era voluto dall'importanza dell'argomento. Fin dal marzo del 1880 invitò le tre grandi nostre Amministrazioni ferroviarie a mettersi d'accordo per la compilazione di un Regolamento-tariffa unico; e con decreto ministeriale del 28 settembre dello stesso anno prescrisse tassativamente il riordinamento del servizio cumulativo fra le diverse reti italiane, con l'obbligo del cumulo delle distanze nell'applicazione delle tariffe differenziali.

Le tariffe e condizioni dei trasporti degli allegati *B* e *C*, prese a base nell'appalto dell'esercizio, sono pertanto il risultato di lunghi e maturi studii, che, col valido appoggio delle nostre Amministrazioni ferroviarie, il Governo ha compiuti, nell'intento di equamente soddisfare a tutti gli interessi, i quali si collegano coll'esercizio ferroviario.

Il riordinamento delle tariffe e delle condizioni dei trasporti doveva anzitutto, per quel che precede, avere per iscopo di riparare difetti, introdurre miglioramenti e riempire lacune, che, soprattutto nella parte legale, si erano manifestate in ordinamenti buoni in origine, ma ormai antiquati ed insufficienti, per le molte modificazioni rese necessarie dal rapido incremento del traffico e dell'esercizio. Doveva, da un altro lato, mirare ad un fine non meno importante, a quello cioè di coordinare la materia dei trasporti colle norme sancite dal nuovo Codice di commercio, e, per quanto possibile, coi principii fondamentali per una legislazione internazionale sui trasporti ferroviarii, ammessi nel progetto di Convenzione concordato a Berna nell'ottobre 1881, al quale la maggior parte degli Stati ha già fatto adesione.

Nel tradurre in atto questi concetti, si tenne pur conto della pratica, ormai invalsa nel pubblico e nel personale delle ferrovie, di avere le condizioni dei trasporti congiunte colle tariffe, e si mantenne quindi all'allegato *B* la forma degli antichi Regolamenti-tariffe.

Ma, mentre le tariffe generali e quelle normali a base differenziale vennero definitivamente associate alle condizioni dei trasporti, siccome costituenti un complesso di prezzi massimi, che, come si dirà in appresso, non deve subire modificazioni se non in virtù di una legge, e si stabilì che le tariffe speciali comuni, da applicarsi ai trasporti, tanto in servizio interno di ciascuna rete, come in servizio cumulativo nello Stato, dovessero compilarsi sulla base di quelle dell'allegato *C* ed unirsi ai contratti di esercizio, si riservò invece ad una raccolta separata la serie delle tariffe propriamente speciali alle singole reti, per ovvie ragioni che brevemente si riassumono.

Alle tariffe speciali e locali, destinate a provvedere ad esigenze mutabili del traffico e del commercio, occorre una grande elasticità di applicazione, una mobilità, che, nei limiti dei prezzi massimi stabiliti dalle tariffe generali, permetta di tener conto dell'offerta e della domanda, affrontare e vincere la concorrenza, guidare con un'unità di concetto la nostra politica doganale e ferroviaria, tutelare gl'interessi dei nostri porti, e conservare all'Italia quel movimento di transito che naturalmente le compete. La loro determinazione non può quindi essere circoscritta in troppo angusti confini. Il loro studio deve informarsi a concetti prettamente commerciali, che non si possono soddisfare colle fredde e compassate norme, le quali devono regolare un progetto di unificazione delle tariffe.

È il nerbo della ricchezza del paese, è tutto il suo avvenire economico, che si trova interessato nello studio delle tariffe speciali: per conseguenza è indispensabile che tale studio sia fatto con piena conoscenza di tutti gli elementi, che possono influire sulla loro determinazione. Nel fissarle occorrerà tenere conto della diversità di criteri, che dovranno regolare l'esercizio sulle diverse reti, degli spostastamenti nelle correnti del traffico, che deriveranno da una nuova ripartizione di linee, da nuove ferrovie in costruzione, e dall'applicazione stessa di tariffe generali diverse da quelle ora in vigore. Influenze tutte, di cui è impossibile prevedere *a priori* gli effetti sui commerci, sulle industrie, sui bisogni che le tariffe speciali e locali sono destinate a regolare.

Ma, anche ristretto nel solo campo delle tariffe generali e comuni, il concetto unificatore somministra larga mèsse di risultati utili e fecondi. Basti il notare che, per esso, sarà ottenuto lo scopo, desiderato sempre e non raggiunto durante il ventennio trascorso dal giorno in cui furono emanate le tariffe del 1860, cui oggidì ancora si informano quelle in vigore sulle diverse reti italiane, e cioè di poter su queste ormai applicare una tariffa fondamentale unica, uniforme anche nei prezzi.

Le principali innovazioni che essa porterà nel regime dei nostri rapporti ferroviari meritano di essere sommariamente accennate.

Le condizioni generali, che regolano i trasporti, vennero stabilite in base alle disposizioni degli antichi regolamenti, alla legge sulle opere pubbliche ed al progetto di Convenzione internazionale di Berna; e, conformemente a quanto si pratica su non poche ferrovie estere, venne ammesso il principio, che sancisce pei tratti acclivi un supplemento di prezzo non eccedente le maggiori spese: principio, del resto, già adottato nell'antica tariffa piemontese pel valico dei Giovi, nonchè dalla Società delle Meridionali per la traversata del valico Sannitico.

Per quanto riflette l'applicazione delle tariffe variabili a seconda della distanza, fu stabilito che avrà luogo sempre nel servizio cumulativo su più reti, in base alla complessiva distanza esistente fra il punto di partenza e quello di destinazione, e quindi non più in base al percorso parziale su ogni rete. Si avrà così quel cumulo delle percorrenze cotanto desiderato dal pubblico, mercè il quale il commercio viene ammesso a godere intiero il beneficio delle tariffe differenziali.

I varii prezzi pel trasporto dei viaggiatori sono identici a quelli presentemente in vigore sulla rete dell'Alta Italia, fatta eccezione per la 3ª classe, la cui tariffa venne di alcun poco diminuita. Numerose agevolezze temperano l'effetto, che sarebbe prodotto dalla semplice estensione di quelle tariffe alle altre reti. Basti fra esse accennare l'ammissione della 3ª classe nei treni diretti anche sulla rete dell'Alta Italia; la tariffa degli abbonamenti combinata ed estesa per modo da potersi applicare sovra una o più reti, grazie al cumulo delle percorrenze; e la facoltà accordata al viaggiatore di interrompere una o due volte il viaggio senza perdere la validità del proprio biglietto, secondochè la percorrenza che deve effettuare ecceda 200 o 500 chilometri.

Pel bagaglio, di cui si dà nell'allegato *B* una precisa definizione, si adottò una tariffa eguale a quella generale, attualmente in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia e sulle Romane, che è inferiore a quella delle ferrovie estere, e si regolarono meglio le pratiche relative alla assicurazione pei casi di perdite, avarie ed altri danni.

Circa il trasporto delle merci, tanto a grande come a piccola velocità, importa specialmente notare il nuovo sistema di applicazione delle tariffe differenziali, che, unito al cumulo delle distanze, è destinato ad eminentemente favorire il traffico a gran distanza.

Il sistema finora seguito nell'applicazione delle tariffe differenziali dà luogo a non pochi inconvenienti, e genera confusione ed incertezza pel fatto che una stessa spedizione, percorrente le stesse linee, paga, in certi casi, per una percorrenza minore un prezzo più elevato di quello che pagherebbe per una percorrenza maggiore, di guisa che conviene allo speditore il richiedere l'applicazione della tariffa stabilita per una distanza maggiore di quella che la merce deve realmente percorrere.

Quest'anomalia proviene dal modo con cui il principio della *differenzialità* è applicato. Nel sistema attualmente in uso, si dividono le distanze in zone di percorrenza, si fissa un prezzo chilometrico decrescente da zona, a zona e si applica all'intera percorrenza il prezzo chilometrico dell'ultima zona percorsa. E ciò, combinato colla facoltà sovraccennata, che è accordata allo speditore, dà luogo ad una costanza della tassa su determinate zone, malgrado la variazione della distanza.

Ma esiste un altro sistema di tariffe differenziali, combinato in modo che la tassa complessiva cresca sempre col crescere della distanza. Viene per lo più denominato *sistema belga*, perchè adottato appunto per la prima volta nel Belgio.

(*Continua*).

FERROVIA DI SUPERGA

Ecco il testo della Convenzione e del Capitolato promesso nel nostro numero del 9 corr:

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia funicolare (sistema Agudio) da Sassi a Superga (metri 3,130).*

Fra le Loro Eccellenze il Ministro dei lavori pubblici, comm. Alfredo Baccarini, ed il Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, comm. Agostino Magliani, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed il signor comm. ingegnere Benedetto Brin, rappresentante la Città di Torino, come da atto di procura in data 29 marzo 1883, rogato Gaspare Cassinis, regio notaro esercente nel distretto notarile di Torino,

Si è convenuto, si conviene, e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Comune di Torino la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare (sistema Agudio) da Sassi a Superga, che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti; nonchè di quelle della presente Convenzione, e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), rimane stabilito ed accettato nella somma di L. 900,000, corrispondenti ai 6|10 del costo totale dell'intera linea, compreso il materiale mobile, in L. 1,500,000, giusta il progetto dell'ing. Agudio del 17 gennaio 1882, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 20 maggio detto anno, n. 758.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto per L. 500,000 in dieci annue rate uguali di L. 50,000 ciascuna, dall'apertura dell'esercizio della linea, e così dal 1884 in poi; e le rimanenti L. 400,000 a saldo saranno pagate nell'anno 1894.

Art. 3. Il concessionario si obbliga di provvedere, a totali sue spese, al raccordamento della ferrovia di Superga colla tramvia Torino-Gassino, ed all'impianto e continuazione di un regolare servizio, in guisa che i passeggieri, senza trasbordi e colle stesse carrozze, possano percorrere l'intiera linea Torino-Superga; e tale servizio dovrà durare per tutto il tempo della presente concessione.

Art. 4. In caso d'inadempimento, da parte del concessionario, degli obblighi assunti per la costruzione e per lo esercizio della ferrovia concessa, il Governo non avrà alcun obbligo, nè di completare i lavori rimasti incompiuti, nè di continuare l'esercizio della linea.

Art. 5. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 31 del mese di marzo dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.
Il Rappresentante la Città di Torino, BENEDETTO BRIN.
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*
FALANGOLA ETTORE, *testimonio.*

Capitolato.

Art. 1. Il corpo stradale della ferrovia funicolare da Sassi a Superga, della lunghezza di m. 3,130, sarà costruito in base al progetto e tipi approvati, e nel modo descritto all'art. 1° del Capitolato annesso al progetto in data 17 gennaio 1882, con curve di raggio non minore di metri 300, e con pendenze non eccedenti il 200 per cento.

Non sono ammessi passaggi a livello.

La ferrovia sarà chiusa, per tutta la sua lunghezza, almeno con siepe viva.

Pel tempo occorrente alla siepe di germogliare e rendersi efficace, si provvederà alla chiusura con uno steccato.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare completamente ultimati i lavori entro l'anno 1884.

Dovrà pure condurre i lavori e fare tutte le provviste di materiale mobile occorrente, perchè la intiera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio non più tardi del primo maggio dello stesso anno.

Art. 3. Trascorsi sei mesi dal termine stabilito dall'articolo precedente per la completa ultimazione della linea senza che siano ultimati i lavori, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. L'armamento della linea sarà eseguito in base ai tipi approvati e nel modo descritto dall'articolo 2° del Capitolato annesso al progetto, con rotaie di acciaio, sistema Vignole, del peso non minore di chilogrammi 17 al metro lineare, e lo scartamento del binario sarà perfettissimamente uguale a quello della tramvia Torino-Gassino.

L'innesto della linea funicolare colla tramvia Torino-Gassino avrà luogo presso la Stazione di Sassi, secondo il tipo approvato.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare al Ministero dei lavori pubblici copia del progetto definitivo e particolareggiato della linea, per essere depositata nei suoi archivii.

Art. 6. L'esercizio del piano inclinato sarà fatto mediante un motore fisso, composto di due macchine a vapore, della forza cadauna non minore di 150 cavalli-vapore, applicato direttamente alla fune motrice; ovvero coll'intermediario di un serbatoio di acqua, alimentato dalle dette macchine a vapore per mezzo di apposita pompa idraulica, in base al progetto approvato.

Art. 7. Per la trazione funicolare è ammesso l'impiego di una sola fune, dello sviluppo totale di metri 6,250, formata di fili di acciaio, intrecciati sopra, come è descritto nell'articolo 5° del Capitolato annesso al progetto.

Il suo peso non sarà minore di chilogrammi 1.50 al metro lineare.

La tensione della fune in azione non dovrà mai superare il 1|5 del coefficiente di rottura della stessa fune.

Art. 8. Ultimate le costruzioni, una Commissione tecnica delegata dal Governo procederà, in contraddittorio col concessionario, ad esatti esperimenti:

1. Per conoscere il coefficiente di rottura della fune;
2. Per determinare, col freno Prony, il peso massimo del treno, compreso il locomotore da potersi mettere in movimento, in modo che la resistenza della fune alla tensione non superi il 1|5 del suddetto coefficiente di rottura.

Art. 9. Prima di aprire la linea all'esercizio, saranno eseguite parecchie corse di prova col massimo carico, onde accertarsi del regolare movimento e sicurezza dei mecca-

nismi e della capacità pratica del personale addetto al servizio.

Art. 10. La Commissione predetta determinerà il peso, la composizione del treno, e la velocità massima di corsa del medesimo.

Art. 11. Gli esperimenti fatti dalla Commissione governativa, a senso degli art. 8 e 9 precedenti, risulteranno da apposito verbale, e potranno servire di base pel collaudo dell'impianto dei meccanismi e dell'armamento della linea.

Art. 12. Una sorveglianza speciale e continua dovrà effettuarsi dagli agenti del concessionario allo stato della fune e dei meccanismi fissi, specialmente a quelli che rimangono scoperti lungo la linea.

Art. 13. Gli ingegneri del Governo, incaricati della sorveglianza dell'esercizio della ferrovia, potranno, in ogni tempo, visitare lo stato della strada e quello di tutti i meccanismi, per quelle disposizioni che il concessionario dovrà adottare nell'interesse della regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Tutte le spese occorrenti, sia per gli esperimenti, sia per le dette visite, sono a tutto carico del concessionario.

Art. 14. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del presente Capitolato, è fatta per anni 30, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 15. Saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di una lira:

a) L'atto di concessione fatto dal Governo;

b) L'atto con cui fosse dal concessionario allogata la costruzione e l'esercizio della linea;

c) Gli atti di espropriazione dei terreni ed altri stabili saranno soggetti alla tassa fissa di lire 1 per ogni proprietà.

Art. 16. Dalla data del Decreto Reale che approverà la presente concessione, annualmente al pubblico Tesoro sarà pagata dal concessionario la somma di L. 60 per chilometro effettivo della linea concessa, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza ordinaria della costruzione e dell'esercizio.

Art. 17. Il concessionario dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le tariffe pei trasporti, i di cui prezzi saranno considerati come massimi, agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Art. 18. I pubblici funzionarii incaricati della sorveglianza dell'esercizio e del controllo delle ferrovie del Regno verranno trasportati gratuitamente.

A tale effetto, il concessionario riceverà dal Ministero dei lavori pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione pei funzionarii di cui si tratta.

Art. 19. Il servizio di posta e dei pacchi postali, ove occorra, sarà fatto gratuitamente dal concessionario.

Art. 20. Tutte le quistioni d'indole tecnica ed amministrativa, che potranno insorgere in dipendenza della concessione, saranno decise dal Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed occorrendo anche quello del Consiglio di Stato.

Le altre questioni puramente civili saranno deferite al giudizio dei Tribunali ordinarii.

Art. 21. Il Governo si riserba, in ogni tempo, di ordinare quelle misure e lavori, che ulteriormente fossero riconosciuti necessarii per garantire la sicurezza dei viaggiatori.

(*Firmati come sopra*).

Nostre Corrispondenze

IL PROGETTO DI UN PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Dall'egregio signor comm. Giambastiani abbiamo ricevuto la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo in relazione alla precedente dello stesso ingegnere ed a quella del comm. A. Cottrau, inserite nel nostro giornale.

Egregio Sig. Direttore
del MONITORE DELLE STRADE FERRATE — Torino.

Arona, 21 *maggio* 1883.

Vorrebbe Ella compiacersi di pubblicare le seguenti linee in risposta alla lettera del comm. Cottrau, che riguarda il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, da me redatto in collaborazione del cav. ing. Biadego?

Grazie anticipate.

Dev.mo suo
A. GIAMBASTIANI.

Se io ignorassi la pochezza del mio ingegno e la mia scarsa coltura, potrei insuperbire davvero delle lusinghiere parole usate verso di me e del mio collega dal signor comm. ing. Cottrau, nella lettera da lui diretta, in data del 16 aprile decorso, al *Monitore delle Strade Ferrate* ed al *Giornale dei lavori pubblici*. Le lodi di un ingegnere di tanto polso, e che ebbe modo di sperimentare il suo brillante ingegno nella soluzione dei più svariati problemi di costruzioni in ferro, anche se dettate da pura cortesia, obbligano a ricambiarle; e non saprei come meglio esprimere la mia gratitudine, che pubblicando poche, ma franche parole di risposta alla lettera del chiarissimo ingegnere.

Il comm. Cottrau mi fa sapere che egli fino dal 1866 studiò un ponte per attraversare lo Stretto di Messina con luci di 600 ed 800 metri di ampiezza. Sono lietissimo di aver appresa questa notizia, e prego l'egregio commendatore Cottrau di pubblicare il suo progetto per rivendicare all'ingegneria italiana la priorità dello studio dei ponti in ferro rigidi a grandissime luci.

Per rivendicare questa priorità all'Italia nostra, è però necessario che non si tratti di ponti americani, cosidetti *rigidi-sospesi*, perchè in tal caso non potrebbe davvero sostenersi la priorità italiana, e non sarebbe possibile il paragone col tipo di travata del ponte sul Firth of Forth, e neppure col tipo da noi adottato per quello di Messina, perchè questi dànno veramente una guarentigia di rigidità e di durata, che a noi non sembra riscontrarsi in quelli americani (rigidi-sospesi), malgrado che da taluno sieno creduti solidissimi e quasi sfidatori dei secoli.

L'egregio comm. Cottrau non può ignorare che il costruttore di opere idrauliche non teme di essere impedito nella effettuazione di fondazioni grandiose da correnti, che, come quelle del Faro di Messina, raggiungono alla superficie dell'acqua la velocità massima di metri 2.57 al minuto secondo; ma concordiamo con lui che questa difficoltà, congiunta coll'altra della profondità dell'acqua, obbligherebbe ad una spesa ingentissima per le fondazioni delle pile.

Del resto, ripetiamo anche una volta, che non trattasi di applicare le grandi campate allo Stretto di Messina soltanto, ma ad altri casi svariatissimi; poichè appunto, come scrissi nella mia lettera precedente, possono riuscire utili nell'attraversamento delle vallate montane, ove le spalle abbiano pochissima altezza, e dove talvolta le impalcature od archi metallici possono anche appoggiarsi direttamente sulla roccia. Ciò dimostra come non è sempre vero *che chi suppone grandi luci, ammetta certamente fondazioni difficili.*

Quanto all'azione dei venti, il chiarissimo ing. Cottrau può rilevare dalla mia lettera precedente, che per lo meno vi è stato pensato.

Il sentimento di correre dietro al grosso per ottenere il facile plauso delle masse indòtte ed incompetenti, è una volgarità che certo niuno supporrà abbia potuto allignare nell'animo mio e del mio egregio collaboratore; ma ambedue mirammo invece al nobile scopo d'incitare con l'esempio (ed anche in questo l'illustre ing. Cottrau ci ha preceduti) gl'ingegneri più di noi competenti a studiare, oltre le opere comuni, anche i partiti più grandiosi e straordinarii, i quali talvolta sono, in fondo, i più opportuni e convenienti. L'esperienza, infatti, ci ha dimostrato come il seguir sempre le pratiche consuete, trite, e ritenute dal volgo per ciò le meno dispendiose, senza guardare con coraggio e discernimento all'avvenire, ed elevarsi, occorrendo, ai grandi partiti che può raggiungere l'ingegneria moderna, produssero talvolta alle pubbliche Amministrazioni spese raddoppiate, e si ebbero opere pericolose, meschine e male rispondenti allo scopo. La Ferrovia Ligure ed altre informino!

In conclusione, per conto nostro, si tratta essenzialmente dello studio di archi di 1,000 metri, con tipo che a tali ampiezze non fu peranco applicato: il caso dello Stretto di Messina non è che un esempio della applicazione. Del resto, anche in questo caso la soluzione più indicata per attraversare lo Stretto con un ponte è quella proposta; e ciò appunto per la difficoltà e spesa delle fondazioni, la quale obbliga a diminuire, per quanto è possibile, gli appoggi. Ciò risulta anche dalla lettera stessa del chiarissimo comm. Cottrau, il quale, non ravvisando forse proficuo il nostro operato, finisce in fondo per trovarsi, almeno ci sembra, d'accordo con noi.

Concludendo, lo invito a dichiarare se un'opera congenere a quella da noi descritta e mostrata, oltrecchè a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, al comm: Valsecchi Direttore generale delle Ferrovie, a molti distinti ingegneri, come il prof. Loria, rappresentante l'Impresa industriale italiana, e l'ing. Maglietta, rappresentante l'Impresa Veneta per costruzioni pubbliche, fu da altri prima di noi studiata. Nel caso affermativo, si pubblichi; ed io ed il mio egregio collega cav. Biadego saremo lieti di additarla ai nostri amici, e di tributare all'autore di questo studio le nostre umili, ma caldissime lodi.

Ing. A. Giambastiani.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Come abbiamo a suo tempo annunciato, nello scorso ottobre adunavansi in Milano i rappresentanti di quasi tutte le Ferrovie interessate nella nuova linea del Gottardo, nonchè quelli della Parigi-Lione-Mediterraneo, per trattare della estensione alla linea stessa del servizio dei viaggi circolari internazionali, e così metterla in comunicazione colle altre alpine, per renderla vieppiù attiva e gradita.

Essendosi poi aggiunti anche i rappresentanti di altre Ferrovie francesi (Est, Nord), delle Belghe, delle Olandesi, ecc., non solo si riuscì a concretare l'estensione desiderata, ma si giunse altresì (specialmente per iniziativa delle Ferrovie italiane) ad un riordinamento generale del servizio di cui si tratta, basato ad un vasto concetto, che abbraccia tutti i diversi transiti, collegandoli tra loro.

Le trattative furono lunghe e laboriose, allo scopo di giungere a determinare i singoli itinerarii, soprattutto quelli al Nord dei confini, i percorsi fissi e facoltativi, la riduzione dei prezzi, la forma e validità dei biglietti, le norme e condizioni: cose tutte piuttosto complicate pel grande numero delle Ferrovie compartecipanti al detto servizio, e per le diverse tendenze ed opposti interessi di molte di esse.

Tra le difficoltà incontrate devesi porre in prima linea l'ostinata opposizione della Gottardbahn alla incorporazione in taluni itinerarii del Lago dei Quattro Cantoni e del Rigi, benchè tale incorporazione, proposta dagli italiani per dare maggiori attrattive ai viaggi stessi e soddisfare ai desiderii più volte espressi dal pubblico, fosse caldamente appoggiata da tutti gli altri rappresentanti. E codesta opposizione fu così viva, che oggi soltanto, dopo la rinuncia fatta a quella proposta (però temporanea e solo per non pregiudicare un servizio così importante), si potè fissare al 1º giugno p. v. l'attuazione del nuovo ordinamento.

Ciò premesso, le basi principali di tale ordinamento sarebbero le seguenti:

I. Riconosciutosi che il sistema finora seguito, di riunire cioè i percorsi italiani a quelli esteri e formare così dei viaggi cumulativi, presentava il grave inconveniente di dovèr creare con spesa eccessiva un numero stragrande di viaggi nuovi (circa 400), troppo estesi e costosi, recanti altresì l'obbligo di un lungo giro interno, fu deciso di adottare quello già messo in pratica con ottimo successo dalle Ferrovie italiane per la Francia, cioè di scindere i percorsi al di qua da quelli al di là dei confini, e combinare dei viaggi circolari esclusivamente italiani pei forestieri ed esclusivamente esteri per gl'Italiani, tutti protendentisi gradatamente ed aventi ciascuno termine a transiti opposti, acciò chi desidera venire in Italia da uno possa uscirne da un altro, entrambi a sua scelta preventiva, ed altrettanto sia concesso a chi esce dall'Italia e deve rientrarvi.

Inoltre, per collegare gli opposti percorsi, senza obbligare i viaggiatori ad un lungo giro interno, si convenne nella istituzione di biglietti speciali, detti *di congiunzione*, da distribuirsi assieme ai *circolari* e da servire per l'andata ad un transito e pel ritorno ad un altro.

II. I viaggi circolari così combinati sono appena 80 circa, e si dividono in serie distinte, ognuna delle quali ne comprende parecchi al di qua o al di là dei confini, che cominciano e finiscono tutti a due transiti diversi. Così p. es., le serie *A*, *B*, *C*, *D*, ecc. costituiscono i viaggi al di quà; e le serie *A bis*, *B bis*, *C bis*, *D bis*, ecc. i viaggi al di là.

I biglietti pei viaggi *A*, *B*, *C*, *D*, ecc. saranno distribuiti all'estero con altri di congiunzione pei rispettivi punti di transito; quelli dei viaggi *A bis*, *B bis*, *C bis*, *D bis*, ecc. si distribuiranno in Italia con altri parimenti di congiunzione. In altri termini, il servizio circolare di cui si tratta avrà luogo mediante due distinti biglietti, anzichè con un solo.

I prospetti delle tariffe per tutti i viaggi circolari formanti la nuova combinazione, dimostrano come colla medesima siasi potuto ordinare un servizio estesissimo, senza incorrere nell'inconveniente, già accennato e lamentato, di una eccessiva moltiplicità di viaggi.

III. Gl'itinerarii dei singoli viaggi componenti ogni serie sono i più svariati, così in Italia, come all'estero; i primi si estendono gradatamente alle più importanti città italiane, e terminano colla Sicilia;

i secondi, anco più estesi, hanno per punti estremi Parigi, Bruxelles, Anversa, Aja, Amsterdam, Berlino, Vienna, ecc.

Benchè, per l'accennata opposizione della Gottardbahn, non fosse dato di rendere così attraenti, come si avrebbe voluto, gl'itinerarii svizzeri, si deve però riconoscere che le località più interessanti, all'infuori del Lago dei Quattro Cantoni e del Rigi, non furono punto omesse.

Dove fu possibile, e precisamente dove più importava, p. es. lungo la sponda del Reno, si stabilirono percorsi facoltativi a scelta, che non poco conferiscono all'amenità dei singoli viaggi. Altrettanto fu fatto pei percorsi italiani; e fra i facoltativi concessi in Italia, giova segnalare, qual contrapposto al rifiuto della Gottardbahn, quello fra Luino ed Arona e viceversa, che potrà essere fatto nella stagione estiva coi battelli della Navigazione del Lago Maggiore.

IV. La riduzione dei prezzi è convenuta nel 30 0/0 pei viaggi circolari e soltanto del 25 0/0 pei biglietti di congiunzione, perchè aventi percorsi più brevi. Le Ferrovie estere avevano proposto il 25 sui prezzi delle tariffe dell'Impero tedesco, alquanto più elevate delle nostre; e le Ferrovie italiane si erano invece dichiarate disposte a concedere i ribassi vigenti pei viaggi interni, che raggiungono e talvolta, secondo la distanza, eccedono il 33 0/0.

Ma le Ferrovie estere, più propense ad accettare che a concedere, non avendo voluto arrivare a tale misura, e d'altra parte le italiane non potendo ammettere pei forestieri un trattamento più favorevole, fu per loro istanza fissato il 30.

V. Quanto alla forma e validità dei biglietti, le Ferrovie italiane conserveranno la forma dei biglietti circolari interni: le Ferrovie estere adotteranno un modello uniforme già fra loro convenuto, *a cupons* e poco dissimile da quelli in vigore; di guisa che le rispettive Stazioni ed il personale relativo non si troveranno imbarazzati da nuovi modelli.

I biglietti dichiarati personali, in conformità a quanto per l'Italia dispone il Regolamento di polizia, avranno una validità di 60 giorni, con facoltà ai titolari di fermarsi in tutte le Stazioni intermedie. Eguale sarà la validità di quelli di congiunzione, e parimenti con fermata facoltativa nell'andata al transito di uscita, o nel ritorno dall'altro.

I biglietti pei viaggi italiani, ossia delle serie *A*, *B*, *C*, ecc. saranno forniti gratuitamente dalle Ferrovie italiane a quelle estere; e queste somministreranno pure *gratis* i biglietti delle serie *A bis*, *B bis*, *C bis*, ecc.

VI. Le condizioni per l'uso dei nuovi biglietti circolari non si scostano da quelle vigenti pei viaggi interni. Stampate in tre lingue (italiana, francese, tedesca) su ogni biglietto, ne sarà tanto più agevole l'osservanza da parte dei viaggiatori e del personale ferroviario in quanto esse sono già note.

><

Il 1° giugno p. v. verrà attivato sulla rete dell'Alta Italia il nuovo orario estivo.

Con esso vengono anche più estese le comunicazioni internazionali, mercè l'introduzione dei nuovi treni notturni dall'alta Italia alla Capitale, essendochè i nuovi diretti saranno allacciati a Torino in corrispondenza con altri treni appositamente istituiti da e per la Francia e Londra per la via di Modane.

I diretti notturni per la Maremmana sono una vera aggiunta alle corrispondenze già esistenti fra l'alta Italia e la Capitale. Da Torino e da Milano i treni partiranno alle 2 pom. circa, per giungere a Genova alle 6 pom., a Pisa verso le 11 pom., ed a Roma alle 7 del mattino seguente. Viceversa, da Roma il treno partirà alle 9 pom. circa, ed arriverà a Torino ed a Milano verso le 1.50 pom. del giorno successivo.

Molte altre variazioni, aggiunte e soppressioni di treni sono contemplate dal nuovo orario per le molte linee dell'alta Italia, senza detrimento però delle comunicazioni esistenti; essendochè, se per evitare delle duplicazioni di percorso venne soppresso qualche treno, il servizio del treno soppresso verrà fatto da altri treni a breve distanza e con maggior velocità.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia approvò il preliminare contratto per lo acquisto dalla Unione Enofila d'Asti di terreni occorrenti all'ampliamento di quella Stazione.

><

Facendo seguito alla notizia da noi data nel precedente numero intorno al vagone ideato dal comm. Cirio per il trasporto specialmente dei liquidi, abbiamo la soddisfazione di poter constatare che, in conformità alle nostre previsioni, il detto vagone ha incontrato l'approvazione della Commissione delegata dal Ministero dei lavori pubblici a procederne all'esame, nonchè quella delle molte persone tecniche e di competenza non dubbia nella materia, intervenute alla ispezione di quel veicolo nella mattina del 21 corrente.

La solida costruzione del vagone, sia nel carretto, che nella cassa, fu riconosciuta pienamente rispondente al servizio a cui è destinato; e venne pure encomiata la forma del vagone per renderlo adatto al trasporto, non solo dei liquidi, ma ben anche di qualsiasi altra merce. La cassa si compone di una vasca paralellopipeda, colle faccie di m. 5.60 nella lunghezza, di m. 2.40 nella larghezza, e di m. 0.90 in altezza. Formata di metallo, perfettamente stagnato coi migliori processi nelle pareti interne per la incolumità della merce, ed all'esterno rivestita di legno al modo dei vagoni ordinarii, tale cassa già potente per sè stessa, è ancora rafforzata mediante ben intese armature, onde opporre una resistenza insuperabile anche nelle circostanze eventuali più sfavorevoli.

L'immissione della merce da trasportare si opera dalla parte superiore del vagone: ed allo scopo che il carico segua col maggior comodo secondo la natura della merce, liquida o solida, nel tetto del vagone si praticarono aperture corrispondenti al bisogno, e così combinate, che presentano altresì un modo di chiusura perfetta e sicura. Si è poi ovviato al pericolo del disperdimento ed agli inconvenienti dell'ondulazione dei liquidi con le precauzioni più opportune.

Il peso del vagone completo a vuoto è di kil. 7,700, vale a dire nella proporzione di quelli destinati per il trasporto di 12 tonnellate di mercanzia. La capacità della cassa, trattandosi di liquidi, e di 140 ettolitri, ambiente che, nel caso di trasporto di merce solida, permette un carico di non ordinaria quantità. Questa circostanza dev'essere tenuta nella massima considerazione, per la ragione che uno fra i vantaggi che offre il detto vagone è quello di dispensare dall'impiego d'imballaggi della merce; così che le tasse fer-

roviarie di trasporto non sono applicate che alla merce reale, e non cadono in aggravio di questa per la quota afferente agli imballaggi. L' impiego degli imballaggi costituisce inoltre un' altra sorgente di aggravio per la merce, poichè, se vengono riesportati, devono pagare un'altra tassa di trasporto, e se sono venduti, perdono la metà per lo meno del loro costo.

Da ciò solo può arguirsi quali importanti vantaggi offra al commercio l'impiego del vagone Cirio, lasciati anche da parte quelli che derivano dalla sicurezza dei trasporti della merce, sia sotto il rapporto della quantità, che della qualità. Per un giusto riguardo agli interessi del comm. Cirio come inventore, siamo costretti a limitarci a questi pochi cenni, riserbandoci però di addentrarci nei particolari tecnici al momento opportuno.

><

Ci scrivono da Genova che il cav. Saverio Audisio, amministratore delegato della Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia ivi residente, ha fatto istanza al Governo per ottenere la concessione di una linea di tramvia a vapore da Ventimiglia alla frontiera francese sulla strada nazionale in Val di Roja.

La lunghezza della nuova tramvia sarebbe di metri 21,176, e lo scartamento normale di m. 0.80.

I paesi serviti dalla tramvia sarebbero: Ventimiglia, Roverino, Trucco, Bevera, San Pancrazio, Varazzi, Airole, San Michele, Oliveta, Janghetto, Libri, Piena, Briga e Tenda.

Colla domanda di concessione il cav. Audisio ha pure sottoposto alla superiore approvazione il progetto tecnico, che già fu esaminato e ritenuto ammissibile dall' Ufficio del Genio civile di Genova.

Scopo precipuo della detta tramvia sarebbe quello di creare un mezzo di trasporto economico, attesa la grande quantità di materiali che circolerà nella vallata del Roja quando sarà in esercizio lo Stabilimento elettro-metallurgico, che sta per impiantarsi a San Michele, e pel quale la suddetta Società ottenne già la concessione di una forza idraulica di circa 1500 cavalli.

A facilitare lo scarico ed il carico dai bastimenti alla tramvia e viceversa, la Società si obbligherebbe a costruire una specie di molo, sul quale verrebbero spinti i treni.

><

Ci scrivono da Oderzo che parecchi Comuni interessati nella prosecuzione della ferrovia di 3.a categoria Treviso-Oderzo-Motta, con a capo il Comune di Oderzo, hanno avanzata una petizione al Ministro dei lavori pubblici per ottenere: 1. che l' allacciamento della linea Treviso-Motta abbia luogo a Casarsa; 2. che, trattandosi di una grande linea nazionale, la Treviso-Oderzo-Motta-Casarsa venga esercitata dallo Stato; 3. che il tronco Treviso-Motta sia aperto all' esercizio nel 1884.

A proposito di tale petizione, e per quanto riguarda il proseguimento della linea Treviso-Motta, noi comprenderemmo che i Comuni sopraccennati si fossero limitati a chiedere la continuazione della linea stessa fino a Portogruaro, massime dopo che, colla concessione di recente fatta dal Governo alla Società Veneta della linea Udine-Palmanova-Portogruaro, Treviso, Oderzo e Motta potrebbero per tal modo essere messi in comunicazione cogli importanti centri di popolazione toccati da quest' ultima linea; ma il cercare di congiungersi a Casarsa per rendere, non diremo inutile, ma quasi, la linea Mestre-San Donà-Portogruaro-Casarsa, pure contemplata dalla legge del 1879 e pure in costruzione a cura diretta dello Stato, ci pare un po' troppo.

Si limitino i detti Comuni, e più specialmente quelli di Oderzo e Motta, a chiedere la prosecuzione della loro linea per Portogruaro, e noi crediamo che troveranno nel Governo maggiore arrendevolezza che non persistendo nel volersi congiungere a Casarsa, con evidente ingiustizia a danno di San Donà e Portogruaro.

><

La Giunta municipale di Siracusa, in sua recente adunanza, ha deliberato di far voti al Ministro dei lavori pubblici affinchè voglia provvedere alla costruzione di un binario, che congiunga quella Stazione ferroviaria al porto. Attualmente, fra la Stazione ed il porto, il costo di trasporto di una tonnellata di merce raggiunge in media le lire sei; mentre, costruito il binario, questo costo verrebbe ridotto a pochi centesimi. Egli è perciò che il Commercio locale vivamente insiste per un provvedimento cotanto utile.

><

Il giorno 9 del corrente mese, il servizio della ferrovia da Siracusa a Licata venne consegnato dal comm. A. Billia, Direttore delle costruzioni ferroviarie in Sicilia, all' Ingegnere-Capo del Genio civile, sig. cav. Patti, il quale, per disposizione ministeriale, fu incaricato della direzione speciale degli studii e lavori della linea predetta.

><

Le Amministrazioni ferroviarie dell' Alta Italia, Romane e Meridionali hanno deciso, di comune accordo, di concedere, in occasione della Esposizione di elettricità internazionale, che avrà luogo in Vienna nel prossimo estate, le stesse facilitazioni che si accordano per le Esposizioni nell'interno del Regno.

><

La Commissione governativa, composta dell'Ispettore del Genio civile comm. Ferrucci e del R. Commissario per l'esercizio delle Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, incaricata dal Ministero di procedere alla visita di ricognizione dei tronchi Battipaglia-Ogliastro ed Ogliastro-Agropoli, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, ha ritenuto che l'apertura all'esercizio dei tronchi stessi possa aver luogo il 4 del prossimo giugno, previa inaugurazione che potrebbe farsi il giorno 3, festa dello Statuto.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che, in viaprovvisoria, siano applicate sulle Ferrovie sicule le tariffe vigenti sulle Ferrovie Meridionali e Calabresi pei trasporti di neve e ghiaccio.

Sappiamo che la predetta Amministrazione sta facendo le pratiche opportune con quella delle Romane per abilitare le Stazioni calabresi di Reggio, Cosenza e Catanzaro alla distribuzione di biglietti di andata e ritorno per Roma, conformi a quelli di cui usufruiscono le principali Stazioni della Sicilia.

><

Da una distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell' Alta Italia durante il primo trimestre a. c., rilevasi ch'essi sommarono a 25, cioè 6 nel mese di gennaio, 8 nel mese di febbraio, ed 11 nel mese di marzo

Per la maggior parte consisterono in sassi lanciati contro i treni in corso od in ostacoli posti sulle rotaie; e le conseguenze fortunatamente si limitarono alla rottura di alcuni vetri, alla fermata momentanea di un convoglio, ed a leggera ferita di un macchinista.

><

Ci viene annunciato che venerdì la Corte di Cassazione di Roma ha cassato la sentenza della Corte d'Appello, confermante quella precedente del Tribunale di Milano, nella causa tra la Società cooperativa ferroviaria ed il Comune di Milano in materia di dazio consumo forese. La Società cooperativa era difesa dall'avv. Galateo e dall'avv. Varè. La Corte ha deciso che nei Comuni aperti i magazzini cooperativi, essendo istituzioni umanitarie e non di speculazione, non sono soggetti a dazio nei Comuni aperti, nè a tassa di vendita nei Comuni chiusi.

Per questa massima, rimane inutile il progetto di legge interpretativo, di cui è relatore l'on. Luzzatti, che lo ritirerà.

Il Comune di Milano dovrà poi restituire alla Società cooperativa circa 40,000 lire indebitamente percette, e con ciò verrà a coprirsi il disavanzo di quella Società.

><

Secondo un telegramma da Lucca, ieri la Corte di appello, nella causa degli azionisti della Società delle Strade Ferrate Romane, ha deciso che le Azioni trentennali non hanno diritto al rimborso del capitale nominale, nè al pagamento degli interessi dal 1874 in poi.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Ministero dei lavori pubblici vennero approvate le seguenti spese, sopra proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia:

di L. 1,666,028.81 per forniture e lavori di rifacimento della massicciata sulle linee dell'Alta Italia:

di L. 100,000 per l'impianto graduale degli apparecchi Saxby e Farmer nei punti più importanti della rete;

di L. 15,500 per l'ampliamento di binarii nella Stazione di Verona P. V.;

di L. 6,000 per l'impianto di una gru fissa alla Stazione di Treviso;

di L. 12,800 per la costruzione di piani caricatori militari a Bra e Cavallermaggiore;

di L. 100,000 per costruzione dei fabbricati-passeggieri definitivi nelle Stazioni di Soresina e Castelleone.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la spesa di L. 14,598 per modificare alcuni ruotabili per adattarli al servizio del Gottardo;

Autorizzò l'acquisto dalla Ditta Opessi Ant. di 40 bilancie a ponte, della portata di 30 tonn.;

Approvò la Convenzione stipulata colla Provincia di Alessandria per un nuovo attraversamento, colla strada provinciale Casale-Valenza, della linea Alessandria-Mortara;

Idem il progetto, autorizzando la spesa di L. 53,400, per il ristauro definitivo del ponte sul torrente Vallecrosia presso Ventimiglia;

Idem la spesa di L. 38,000 per la costruzione di un nuovo ponte metallico sullo scolo Vanezà fra Poiana e Padova;

Idem di L. 7,900 pel ristauro dei manufatti fra Caldiero e S. Martino B. A.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Opinò potersi approvare il progetto d'appalto per l'armamento ed inghiaiamento dei tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta. Questo appalto comprende l'inghiaiamento della strada, la posa in opera dei materiali fissi per le Stazioni ed altri ferri d'armamento, la fornitura e posa in opera delle tabelle monitorie e dei pali indicatori delle pendenze, e delle cancellate per le Stazioni. L'importo totale dei lavori e delle provviste rileva a L. 288,200, di cui L. 262,020 a base d'asta;

Ritenne doversi respingere il ricorso della Deputazione provinciale di Mantova contro un decreto di quel Prefetto, relativo al pagamento del contributo a carico della Provincia per la costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

Avvisò potersi accogliere il ricorso dell'ing. A. Valentini relativo alla demolizione di opere sporgenti su aree della Stazione di Monza;

Opinò potersi approvare la perizia di maggiori lavori occorrenti per la costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra, il cui importo è preventivato in L. 88,000;

Emise parere che si possa approvare il progetto di transazione coll'Impresa G. Allera per compensi di maggiori lavori eseguiti alla galleria di Monte Olimpino, lungo la ferrovia Camerlata-Chiasso;

Ritenne potersi procedere alla vendita ad incanto pubblico di materiale fuori d'uso proveniente dalla rete Calabro-Sicula, depositato nella Stazione di Palermo;

Opinò infine che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto di appalto per prolungamento del secondo binario della Stazione di Marzabotto, della linea Pistoia-Bologna (L. 17 mila);

b) progetto di costruzione di un piano caricatore militare ed altre opere accessorie nella Stazione di Vigevano (L. 85 mila);

c) progetto di ampliamento della Stazione di Pracchia lungo la linea Pistoia-Bologna, consistente nell'ampliamento di binarii, nella costruzione di un nuovo piano caricatore ed altri lavori (L. 96,500);

d) progetto di prolungamento del binario d'incrociamento presso la galleria di Cattolica, lungo la linea Bologna-Ancona;

e) progetto per il prolungamento e rafforzamento di una scogliera lungo il fiume Pescara, al chilometro 18 + 100 della linea Pescara-Aquila (Ferrovie Meridionali).

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 14 al 19 corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per la costruzione di un binario indipendente fra Brescia e Mandolossa, nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

Un progetto per definitivo ristabilimento del ponte in ferro sul Po a Borgoforte, nella ferrovia Mantova-Modena, stato danneggiato dalle piene dello scorso anno;

Un progetto per opere di difesa alla strada nazionale di Allemagna contro il Piave presso Perarolo, in provincia di Belluno;

Un progetto per difesa frontale all'argine sinistro di Po presso l'abitato di Massa Superiore, in provincia di Rovigo;

Un progetto per difesa delle basse sponde del Piave alla fronte di Musile, in provincia di Venezia;

Un progetto per opere di difesa all'abitato di Perarolo contro il torrente Boite, in provincia di Belluno;

Ed un progetto per la costruzione del molo orientale del porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetto di esercizio ferroviario. — Il Circolo industriale e commerciale di Milano, la sera del 15 corr., sotto la presidenza del signor Ernesto de Angeli, tenne una riu-

nione dei soci per sentire e discutere la relazione della Commissione incaricata dello studio del progetto di legge sull'esercizio delle ferrovie. Di tale Commissione facevano parte, fra altri, i signori: ing. Gramizzi, della Ditta Gramizzi e Marinoni; prof. G. Maglione; ing. Miani, della Ditta Miani e Venturi, Ragazzi, direttore della Ceramica Richard; ing. Riva, ing. Saldini, L. Franzosini, ecc.

Relatore della Commissione era il prof. Maglione; e, dopo una lunga e vivace discussione, venne approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Circolo industriale e commerciale accoglie la divisione longitudinale delle ferrovie, quale è contenuta nel progetto ministeriale, purchè:

« 1.° Sia ritenuta come condizione imprescindibile la coesistenza in Milano delle rappresentanze di ambedue le Società, con ampia facoltà di provvedere alla trattazione e definizione di ogni e qualsiasi affare, sia in linea tecnico-amministrativa, che in linea contenziosa.

« 2.° Che sia accordato alla Società Adriatica l' accesso al Gottardo per la linea Milano Como, nonchè l' esercizio della Monza-Calolzio.

« Fa riserva di esprimere il proprio voto sull' intiero progetto, quando avrà potuto analizzare l'importante parte di esso che concerne le tariffe, a riguardo delle quali crede conveniente sin d'ora domandare:

« 1.° Che le tariffe da applicarsi alle merci estere sul percorso italiano non debbano in alcun modo essere inferiori a quelle che saranno applicate alle merci nazionali.

« 2.° Che qualsiasi cambiamento di tariffe sulle nuove due reti, tendente a produrre apprezzabili deviazioni di traffico, debba essere sempre fatto coi dovuto riguardo agli interessi economici dei centri più importanti di commercio, e debba il Governo, prima di darvi sanzione, sentire le rappresentanze dei principali centri interessati ».

— Alla Camera di commercio di Milano, nella seduta di giovedì, si è continuata la discussione sul progetto ferroviario.

La discussione fu molto animata, ed il risultato di essa fu l'approvazione del seguente ordine del giorno, il quale ottenne 14 voti favorevoli su 16 votanti, 3 consiglieri essendosi astenuti:

« Considerando che la divisione delle ferrovie continentali d'Italia in due reti, come sta indicato nel progetto di legge, risponde agli interessi del commercio, tanto nazionale, che internazionale, e soddisfa in modo eminente ai bisogni particolari degli scambii dell' Italia meridionale, non meno che a quelli di Milano;

« Considerando che la ripartizione dei valichi alpini tra le due reti farà fruire il commercio italiano dei beneficii della concorrenza, la quale però potrebbe anche, con utile di tutti e di Milano in ispecie, venir di molto accresciuta, qualora la si provocasse eziandio nel traffico attraverso il Gottardo, mediante assegnamento a ciascuna rete di uno dei due accessi al medesimo;

« Considerando che l'importanza assoluta dei commerci di Milano e quella relativa di essi nel complessivo movimento sulle progettate due reti rendono ogni dì più questa città il punto più importante in Italia pel traffico ferroviario, e che questa condizione dà ragione a reclamare dei provvedimenti intesi ad assicurare uno sviluppo razionale delle nostre Stazioni-merci in rapporto ai crescenti bisogni:

« Considerando ancora che, appunto per l'aumento del traffico e per la molteplicità ed importanza dei rapporti che ne vengono a derivare tra privati e Società e fra le stesse Società tra di loro, sarà necessario che queste stabiliscano qui delle rappresentanze, con competenze sufficienti per risolvere tutte le questioni che potessero insorgere, tanto in linea amministrativa, che in linea contenziosa;

« La Camera di commercio di Milano fa voti anzitutto che la costituzione delle reti sia parzialmente modificata, mediante concessione all'Adriatica dell'accesso orientale al valico del Gottardo, colla quale modificazione il progetto di legge risponderà — quanto alla ripartizione delle linee — agli interessi commerciali del paese e di Milano in ispecie.

« La Camera si riserva inoltre di esprimere in seguito il proprio parere sulla parte del progetto di legge che comprende le tariffe.

« Nell'interesse particolare poi di questa città, fa voti che venga provveduto in modo efficace allo sviluppo delle Stazioni-merci ed all'ordinamento di tutti i servizii che vi si connettono ».

— Sabbato sera, l'Associazione costituzionale di Milano era nuovamente convocata per continuare la discussione del problema ferroviario.

Nella seduta precedente era stata incaricata di nuovi studii una Commissione composta dei soci: Negri Gaetano, Brioschi sen. Francesco, Chizzolini ing. Gerolamo, Pirelli ing. G. B., Colombo prof. Giuseppe, Clericetti prof. Celeste e Brambilla Pietro.

Relatore di questa Commissione era lo stesso Negri, presidente della Costituzionale. Egli propose all'assemblea un ordine del giorno, che fu approvato a grandissima maggioranza.

Il prof. Colombo ed il prof. Chizzolini dissero di non essere precisamente d'accordo con la maggioranza della Commissione, ma dichiararono di aver votato l'ordine del giorno, nel quale si tiene conto dei loro dubbii.

Il socio Raimondi espresse il desiderio che l'Associazione si pronunciasse sopra alcune disposizioni del progetto ministeriale, e propose in questo senso un'aggiunta all'ordine del giorno. La Commissione accettò l' aggiunta.

Ecco ora la parte essenziale dell' ordine del giorno approvato:

« L'Associazione costituzionale (qui vengono i *considerando*)

« Accoglie in massima il principio della divisione longitudinale, purchè sieno soddisfatte le seguenti condizioni:

« 1.° Che la città di Milano, sia mediante l'assegnamento di una Stazione ad ognuna delle due Società d' esercizio, sia mediante l'ampliamento ed il miglior ordinamento delle Stazioni esistenti, venga messa in grado di sopperire ampiamente, e meglio che non avvenga ora, al traffico ingente che vi confluisce, e che è molto superiore a quello di qualunque altra Stazione ferroviaria d'Italia;

« 2.° Che per la stessa ragione, qualunque sia l'organizzazione amministrativa e tecnica delle due Società, sia in ogni modo provveduto perchè il Commercio trovi in Milano le maggiori facilitazioni e possa ottenere direttamente evasione alle sue proposte ed ai suoi reclami;

« 3.° Che lo sbocco orientale del Gottardo per la linea Chiasso-Milano sia assegnato alla Società Adriatica, insieme alla linea Milano-Lecco;

« 4.° Che si provveda infine perchè, verificandosi l'eventuale apertura del Sempione, si possa sollecitamente procedere alla costruzione della linea di allacciamento Gravellona-Arona, destinata a completare la diretta congiunzione della Stazione di Milano ai passi occidentali delle Alpi ».

Ferrovie Meridionali. — Un'assemblea straordinaria degli azionisti è convocata pel giorno 19 prossimo giugno, a mezzodì, nella sede della Società in Firenze, per comunicazioni del Governo, contenenti proposta di prorogare per un altro anno, e cioè a tutto il 30 giugno 1884, la facoltà del Governo stesso di procedere al riscatto della rete sociale, alle condizioni di cui all'art. 22 della Convenzione 28 aprile 1881, approvata colla legge 23 luglio stesso anno. È proposta inoltre, per la eventualità di cui allo stesso articolo 22, che il Consiglio si faccia autorizzare ad entrare in trattative col Governo per assumere l'esercizio di una delle reti, nelle quali, secondo il ripetuto progetto di legge, sarebbero divise le Ferrovie italiane, nonchè per le firme dei relativi atti quando si riesca alla combinazione preveduta nel detto articolo; ben inteso, sotto riserva dell'approvazione del progetto di legge, e salvo le modificazioni che vi venissero introdotte. E relative deliberazioni dell'assemblea

Gli azionisti sono pure convocati pel 15 giugno p. v. in assemblea generale ordinaria (Vedi *Annunzi*).

Ferrovia Faenza-Firenze. — Una Commissione del Comitato popolare fiorentino per la ferrovia Faenza-Firenze, composta dell'on. deputato Luciano Luciani, dell'ing. Edoardo Vitta e dell'avv. Carlo Giachetti, ha pre-

sentato, il 16 corrente, al presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dei lavori pubblici le medaglie di benemerenza, deliberate dal Comitato suddetto per lo sbocco a Firenze della via Faentina.

Le medaglie sono di argento ossidato, e portano rispettivamente, da una parte l'effigie del Ministro a cui sono destinate, e dall'altra la dedica al Ministro stesso, coll'iscrizione: « Per la ferrovia Faenza-Firenze - i Fiorentini riconoscenti - 1882 ». Il rilievo venne gratuitamente eseguito dal valentissimo scultore prof. Tassara, uno dei Mille.

Le pergamene sono lavoro dell' egregia signora Tassara Botto, consorte dell'esimio scultore, e sono composte e miniate nello stile del 1400.

Le pergamene e medaglie sono poi chiuse in cofanetti di legno-noce intagliato, opera dello scultore Romanelli.

I Ministri esternarono il loro vivissimo gradimento, ed incaricarono la Commissione di ringraziare il Comitato fiorentino. La Commissione, nel congedarsi dai Ministri, tornò a raccomandare ad essi il concetto espresso nella pergamena, che lo Stato tenga sempre in giusta armonia il bene del paese coi grandi interessi locali.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'incanto simultaneo tenutosi il 9 maggio corr. essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 31 corrente mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Belluno e Bribano, della lunghezza di m. 12,741 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), per la presunta somma di L. 1,617,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, ed in L. 130,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 31 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Brescia, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Provaglio ed Iseo, della lunghezza di m. 3,532 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d' armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 253,800.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 10 dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all' asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 12,500, ed in L. 25,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — In seguito alla diminuzione di L. 5.01 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 263,137.14, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 13 aprile p. p, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e case di guardia coi relativi piazzali ed accessorii, lungo il 4° tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, compreso fra il ponte sul torrente Fiumicello e Teramo, si procederà, alle ore 10 ant. dello stesso giorno 31 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 249,953.97, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro 10 mesi.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Alle ore 10 ant. del 5 giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lucca, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Lucca-Viareggio, compreso fra l'estremo Lucca del tronco di accesso alla galleria de' Ceracci in costruzione e l'innesto colla ferrovia in esercizio Pisa-Lucca, presso Cerasomma, della lunghezza di m. 2,906 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura e posa in opera delle travate metalliche per ponti, dell'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 471,930.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 14 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 23,600, ed in L. 47,200 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L' incanto simultaneo tenutosi il 4 corrente mese essendo andato deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 5 giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura e collocamento in opera delle travate metalliche per ponti, lungo il tronco della ferrovia Ivrea-Aosta compreso tra Verrès e Chambave, per la presunta somma di L. 236,690.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo ricevuto l'ordine, per dare ogni cosa compiuta entro mesi sette.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,835, ed in L. 23,670 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — L' incanto simultaneo tenutosi il 12 maggio corr, essendo andato deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 5 giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo simultaneamente, alla second' asta per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì, compreso fra il chilometro 1.880 a partire dalla Stazione di Cuneo, ed il chil. 20.100, della lunghezza di m. 18,220, in provincia di Cuneo (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera della massicciata e dell'armamento), per la presunta somma di L. 964,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l' apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 22 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 8 successivi ai 22 di cui sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 49,000, ed in L. 96,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Bologna-Verona. — Alle ore 10 ant. dell'8 giugno p. v, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bologna, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra Bologna e San Giovanni in Persiceto, della lunghezza di m. 17,000 circa (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento ed il materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 794,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 40,000, ed in L. 80,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — La Deputazione provinciale di Roma, in conformità del voto già espresso dal Consiglio, ha nominato i deputati conte di Campello ed avvocato Tommaso Tittoni a rappresentarla presso il Consorzio delle altre provincie per la costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina, ed ha dato loro il mandato di propugnare la inclusione nella detta linea del tronco Baschi-Viterbo-Roma.

Ferrovie interprovinciali venete. — Il 15 corrente si è radunata in Padova l'assemblea del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza. V'intervennero tutti i rappresentanti delle tre Provincie, eccettuati i deputati Chinaglia e Toaldi, e l'ing. cav. Erizzo. L'assemblea diede atto al Comitato delle comunicazioni concernenti la consegna delle ferrovie allo Stato. Deliberò una gratificazione agli impiegati del Controllo già-addetti al Consorzio. Autorizzò il Comitato ad una Convenzione colla Banca Nazionale pel servizio di cassa e custodia dei valori.

Ferrovia Como-Lecco. — Con dispaccio 15 corr., il Ministro dei lavori pubblici notificava alla Deputazione provinciale di Como, che il progetto del 2° tronco da Pontenovo a Lecco, della ferrovia Como-Lecco, e di raccordamento colla ferrovia Milano Erba, venne sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con voto 5 corr., ebbe a riconoscere che il progetto stesso può essere approvato.

Ferrovie Valtellinesi. — Leggiamo nell'*Eco della Provincia* di Sondrio:

Intorno alle ferrovie si discutono, tra la Deputazione provinciale e l'Impresa Frova, combinazioni finanziarie, che, dato il verificarsi di alcune condizioni non ancora chiarite, potrebbero anticipare all'ottobre 1884 la costruzione del tronco Morbegno-Sondrio. Quanto al tronco Campo-Chiavenna, pare che siano insorte difficoltà grosse, di cui non conosciamo per ora l'esatta indole, ma che sono preesistenti ed affatto estranee ad ogni possibilità di trattative dell'Autorità provinciale.

Ferrovia Santhià-Biella. — Lunedì si è tenuta, nella sala della Borsa di Torino, l'adunanza annuale della Società anonima per la ferrovia da Biella a Santhià.

Vi erano rappresentate più di cinquemila Azioni sociali, sotto la presidenza del cav. Gaspare Cassinis.

Le relazioni ed i conti sociali 1882, letti all'assemblea dal direttore ingegnere Vaccarino, il dividendo di L. 17 per Azione, e la Convenzione per l'esercizio della linea stipulata il 17 luglio 1882 colla Società delle Ferrovie complementari, risultarono approvati alla unanimità dei voti.

Dopo breve discussione, vennero pure approvate le proposte fatte dall'avv. Scavia, in nome dell'azionista *Banco Sconto*, di limitare a 20 Azioni la cauzione degli attuali amministratori che venissero rieletti; e dall'azionista signor Gola, di fissare a L. 10 le medaglie di presenza da corrispondersi agli amministratori.

Ferrovie di allacciamento al Gottardo. — L'assemblea, indetta venerdì sera nel locale della Società promotrice dell'industria nazionale in Torino, si occupò del raccordamento col Gottardo. La presenziavano una cinquantina di persone, fra cui parecchi consiglieri comunali e provinciali, il sindaco Sambuy, i senatori Benintendi, Pacchiotti, ecc. Presiedeva il senatore Benintendi.

La discussione fu lunga e vivissima; si trovarono di fronte due linee di raccordamento al Gottardo: la linea Verbanese e la linea per Santhià-Sesto Calende.

A favore della linea Verbanese parlarono i signori avvocato De-Bonis, il cav. Casana, il comm. Tensi.

A favore della linea per Santhià-Sesto Calende parlarono il conte Valperga di Masino, il conte Roasenda, il senatore Pacchiotti e l'avv. Carlo Ferraris.

Alla fine si approvò, all'unanimità, il seguente ordine del giorno, presentato dal conte Valperga di Masino e modificato dall'avv. De Bonis.

« L'Assemblea delibera di chiedere al Ministro dei lavori pubblici che, facendo procedere agli studii d'una ferrovia che allacci Torino al Gottardo, tenga in debito conto gli studii della Deputazione provinciale di Torino ed i desiderii del Comitato di Verbano ed Intra, a cui annette massima importanza ».

L'Assemblea decise pure che la Società promotrice dell'industria nazionale nominasse una Commissione di industriali e commercianti per studiare gli interessi del Piemonte in rapporto al riordinamento ferroviario presentato al Parlamento dal ministro Baccarini.

Nuovi valichi alpini. — Lunedì sera, presso la suddetta Società promotrice dell'industria nazionale, si tenne la seconda riunione per la discussione delle questioni ferroviarie riferentisi a Torino, e più specialmente di quella dei valichi alpini, sotto la presidenza del senatore Benintendi.

Assistevano alla riunione una sessantina circa di persone, fra le quali si notavano parecchi membri dei Consigli provinciale e comunale e della Camera di commercio di Torino.

Dopo poche parole del presidente sullo scopo della riunione, l'ing. *Dallosta* si fece a propugnare la linea che da Bardonecchia tende a Briançon.

Parlò degli studii fatti, a proposito di questo progetto, fin dal 1874 dagli ingegneri Borella, Peyron a Borelli, e spiegò come, dovendo essere fra breve ultimata la linea da Marsiglia a Briançon per parte della Francia, non rimarrà più a costrurre, per metterci in comunicazione col Mezzogiorno della Francia, che il breve tratto tra Bardonecchia e Briançon di soli 25 chilometri, per il quale, e per la parte che le spetta, la Francia accordò già 12 milioni.

Propose quindi il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea delibera d'incaricare la Direzione della Società promotrice per la nomina di una Commissione, onde studii il mezzo più pronto per sollecitare il più presto che sia possibile la costruzione della ferrovia fra Bardonecchia e Briançon pel Colle dell'Echelle, il cui progetto venne studiato e presentato dagli ingegneri Borella, Peyron e Borelli con relazione 28 giugno 1874 ».

Dopo lunga discussione, quest'ordine del giorno venne approvato a grande maggioranza.

E si approvò pure, all'unanimità, il seguente ordine del giorno proposto dal prof. *G. B. Arnaudo*:

« L'Assemblea, riconoscendo l'importanza della linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia, la quale avvicina di molto l'alto Piemonte e la Provincia di Torino a Nizza, fa voti perchè ne sia affrettata la costruzione, ed invita i Corpi amministrativi della Provincia e la Camera di commercio a raccomandare al Governo che i lavori di questa linea siano spinti colla massima attività ».

— Anche la Camera di commercio di Torino, nella seduta del 18 corrente, discutendo lungamente sui varii progetti di congiunzione tra questa provincia ed il passaggio del Gottardo, non che di altro valico alpino, che meglio assicuri il transito tra il mare e le reti ferroviarie di oltre Alpi, conchiuse colla unanime votazione del seguente ordine del giorno:

« La Camera, raffermando le precedenti sue deliberazioni circa la proposta, da essa iniziata, per un nuovo valico alpino, ritiene doversi inoltre provvedere, nel più breve termine possibile, alla costruzione di nuove linee di congiunzione al Gottardo, onde impedire l'esiziale isolamento della città di Torino ed il danno generale della provincia.

« Invita pertanto la sua Presidenza a fare le pratiche opportune presso il Consiglio provinciale ed il Municipio, acciò essa venga chiamata a far parte della Commissione testè costituita a tale scopo ».

— Dobbiamo poi aggiungere che il Prefetto di Torino ha convocato per venerdì, in seduta plenaria, le Commissioni nominate dal Municipio e dalla Provincia per l'esame dei tracciati ferroviarii del Gottardo e dei nuovi valichi alpini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Luzerner Tagblatt* annuncia che la Direzione della Ferrovia del Gottardo, sul parere emesso dalla Direzione dell'esercizio, in seguito all'ordine del Consiglio federale che il *treno-lampo* dovesse far stazione anche a Fiora od a Brunner, ha sospeso l'istituzione dello stesso.

— Il movimento sulla ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di aprile fu il seguente:

(266 kilom.) Persone trasportate 80,000, introito fr. 412,002; merce trasportata tonn. 39,200, introito fr. 467,000. Introito complessivo fr. 880,000, ossia in media per chilometro fr. 3,308.27 (nel mese precedente franchi 3,082 71).

Le spese d'esercizio durante il mese d'aprile, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione dell'armamento e del materiale d'esercizio e l'interesse dei premi, e dedotti gl'introiti per censi, furono fr. 439 mila, ossia fr. 1,662 in media per chilom.; per cui il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 441 mila.

Ferrovie francesi. — Un telegramma da Parigi, 19, annuncia:

Stamane, nel Consiglio dei Ministri all'Eliseo, Raynal, ministro dei lavori pubblici, annunziò che la Convenzione con la Compagnia Lione-Mediterraneo venne firmata ieri.

Tramvie in Germania. — Alla fine del 1882, la Germania contava 44 città fornite di tramvie a cavalli ed a vapore, non che una elettrica a Berlino.

Le rotaie misuravano una complessiva lunghezza di 821 chilometri. I cavalli occupati nelle tramvie erano 7595, le locomotive 53.

Nella lunghezza chilometrica, Berlino entra per chil. 197 Amburgo-Altona per 194.

La prima di dette città ebbe, nel 1882, non meno di 65 milioni di persone che si servirono delle tramvie; la seconda n'ebbe 19 milioni e mezzo.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — A proposito della Convenzione internazionale, che si annunciò firmata a Vienna il 9 corr., il *Temps* dice che la Conferenza a quattro, preveduta dal trattato di Berlino, si riunì la prima volta nel marzo 1881. I suoi lavori hanno pertanto durato più di due anni. Il risultato loro è di assicurare per una data prossima il prolungamento della rete ferroviaria europea fino all'Egeo ed al Bosforo.

La linea da Belgrado a Nisch, che si stacca a Semlino dalle ferrovie ungheresi, e la cui costruzione è stabilita dalla Convenzione austro-serba del 9 aprile 1880, verrà prolungata da una parte per Pirot, Caribrod, Sofia, Wakarel e Bellowa fino a Sarembery, testa di linea attuale della ferrovia che segue il corso della Maritza, passando per Filippopoli e per Adrianopoli, e che al disotto di quest'ultima città stacca un suo braccio in direzione di Costantinopoli.

D'altra parte, da Nisch la ferrovia serba risalirà la valle della Morava fino alle sue sorgenti a Vranja, di dove un tronco, dirigendosi sul territorio turco, raggiungerà la linea da Salonicco a Mitrowitza in prossimità di Pristina, in un punto che sarà determinato sopra luogo, nel termine di un anno, da una Commissione speciale.

Il tronco da Sofia a Nisch dovrà essere aperto alla circolazione il 1° novembre 1885. La rete di allacciamento tutta intera dovrà essere terminata il 15 ottobre 1886. E da quel momento, partendo da qualsiasi Capitale dell'Europa continentale, si potrà andare a Costantinopoli ed a Salonicco senza mai abbandonare la ferrovia.

I particolari che i giornali austro-ungarici e tedeschi danno intorno alle disposizioni della Convenzione del 9 maggio dimostrano che la diplomazia viennese ha ogni motivo di essere soddisfatta del risultato dei suoi sforzi.

Il commercio dell'Impero è formalmente garantito contro qualsiasi pregiudizio dipendente da tariffe differenziali. Per le teste di linea, Costantinopoli e Salonicco, e per tutte le principali Stazioni intermedie, sono prevedute tariffe proporzionali basate sulla distanza chilometrica; lo scartamento dei binarii sulle linee da costruire sarà il medesimo che sulle ferrovie austriache ed ungheresi, di guisa che la Turchia non potrà intercettare il suo territorio ai vagoni europei, come fu fatto, per esempio, dalla Russia; infine, l'esercizio e l'ordinamento tecnico dovranno essere modellati sul sistema austro-ungherese.

È stato convenuto che almeno un treno diretto quotidiano percorrerà in andata e ritorno le due linee da Vienna a Buda e da Costantinopoli a Salonicco, con una velocità normale di 35 chilometri all'ora, la quale soltanto pel primo anno sarà di 30 chilometri.

Da ultimo si è convenuto che la nuova rete goda di tutte le migliorie recentemente introdotte nella circolazione internazionale, particolarmente dalla creazione di Ufficii comuni di dogane e di esercizio alle diverse frontiere che le due linee dovranno attraversare.

Ferrovie russe. — I giornali inglesi si occupano presentemente del progetto, che avrebbe concepito il Governo russo, di costruire una strada ferrata, la quale unirebbe i suoi possedimenti transcaucasei alla Capitale della Persia. Degli ingegneri francesi, al servizio del Governo dello Czar, sono, infatti, arrivati a Rescht, presso il litorale persiano del mar Caspio, allo scopo di studiarvi il tracciato di una linea che metterebbe in comunicazione questo mare con Teheran.

Questo tronco, secondo i piani elaborati a Pietroburgo, non sarà, più tardi, che una sezione della grande linea, che metterà in comunicazione non interrotta l'Europa colla Persia. La Russia possiede, infatti, una strada ferrata che attraversa in senso longitudinale la sua provincia transcaucasea, e che va da Batum, sul mar Nero, sino a Baku, nel Caspio. D'altra parte, le strade ferrate russe d'Europa si inoltrano fino ad una piccola distanza da questa linea a Wladikawkas, sul versante settentrionale del Caucaso. Quando gli ingegneri avranno tagliato quel masso colossale alpestre che separa i due tronchi, vi sarà una comunicazione ferroviaria non interrotta tra l'Europa ed il mar Caspio. Quando la linea da Rescht a Teheran sarà poi ultimata, si andrà da Parigi, da Vienna, da Pietroburgo, da Mosca nella Capitale della Persia, senza abbandonare la ferrovia, tranne per il tragitto da Baku ad Enseli (il porto di Rescht) che si fa in batello a vapore, e per il quale si richiede una mezza giornata. Questa ultima soluzione di continuità verrà soppressa, a sua volta, colla costruzione di una linea ferroviaria che correrà lungo il litorale meridionale del Caspio, tra Baku e Rescht. I piani per questa linea sono già compiuti.

Per ora la rete delle ferrovie europee sarà prolungata senza interruzione fino nel cuore dell'alta Asia, e quelle regioni entreranno in comunicazione permanente e diretta coll'Europa. Se ne avvantaggerà tutta l'Europa, ma particolarmente la Russia, che allargherà la sua influenza in Asia: ed è per questo che i giornali inglesi manifestano qualche inquietudine.

Ferrovie in Persia. — Il Governo persiano partecipò ufficialmente che la costruzione della prima ferrovia in Persia ha ottenuto la sanzione dello Scià. La nuova linea ha una grande importanza commerciale. Essa ha la lunghezza di *quattrocento verste*, e va a congiungersi colle ferrovie russe del mar Caspio, e quindi coi porti di Baku, Astrakan e Krasnowodsk, piazze principali pel commercio dell'Asia centrale, dell'Iran e dell'Asia minore.

Disastri in Inghilterra. — Da una recente statistica dei disastri avvenuti in Inghilterra durante l'anno 1882, risulta che perirono 1121 persone e ne rimasero ferite 4601. Nel precedente anno 1881, n'erano morte 1096 e rimaste ferite 4571. C'è quindi aumento, tanto nel numero dei feriti, come dei morti.

Disastro in America. — L'*Eco d'Italia* di Nuova York, del 30 aprile, dice:

Un altro dei soliti disastri ferroviarii avvenne l'altra notte alla Stazione ferroviaria di Elivet, Michigan. Un treno passeggieri, che precedeva di poco un convoglio merci, si

arrestò d'un tratto per l'azione automatica dei freni; il treno merci non potè fermarsi in tempo, e lo investì; tre morti e 14 feriti sono il risultato della disgrazia.

Notizie Diverse

Consiglio superiore dei lavori pubblici. — Con recente decreto ministeriale, il colonnello di Lenna è stato nominato membro straordinario del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tale nomina non può ch'essere da tutti approvata.

Esposizione mondiale a Roma. — Il Collegio degl'ingegneri ed architetti di Roma ha votato il seguente ordine del giorno nell'adunanza del 14 corr.:

« Il Collegio degl'ingegneri ed architetti di Roma, in risposta all'invito del Comitato promotore dell'Esposizione mondiale in Roma, è di voto che quando, o presto o tardi, si debba tenere in Roma un' Esposizione internazionale, l'area, che meglio si presterebbe a questo scopo, sia quella posta al nord dei Prati di Castello, destinata alla formazione della futura Piazza d'Armi ».

La località in questione era una di quelle proposte all'esame del Collegio dal Comitato promotore dell'Esposizione mondiale. La sua area è di 1 milione di metri quadrati; quella occupata dall'ultima Esposizione di Parigi era di 700 mila metri quadrati.

— D'altra parte il Comitato costituitosi in Trastevere per propugnare l' Esposizione mondiale in Roma ha pubblicato un manifesto, con cui annuncia d'iniziare l'opera sua; ed il sindaco Torlonia, presidente del Comitato promotore, ha già deciso di rivolgersi ai signori più facoltosi per iniziare una pubblica sottoscrizione.

Concorso d'ingegneri. — Si previene il pubblico che il 3 dicembre p. v. avranno luogo in Roma, presso il Ministero della marina, ed innanzi a speciale Commissione, gli esami di concorso per l'ammissione nel Corpo del Genio navale di tre ingegneri di seconda classe, grado militare che corrisponde a quello di tenente nel regio esercito, ed al quale è annesso l'annuo stipendio di L. 2,500.

Questi posti saranno conferiti di diritto ai tre concorrenti che avranno riportato i più elevati numeri di punti, purchè questi superino la media che sarà indicata per l'idoneità.

Il Ministero si riserba di conferire la nomina di allievo-innegnere nel Corpo suddetto, grado militare che corrisponde a quello di sottotenente nell'esercito, ed al quale è annesso l'annuo stipendio di L. 2,000, ai tre concorrenti che, avendo riportati i punti per l'idoneità, seguano immediatamente in ordine di merito i tre primi.

Ma in nessun caso, seguìto il concorso e fatta la scelta per i tre posti d'ingegnere di seconda classe e per i tre di allievo-ingegnere, sarà tenuto conto degli altri concorrenti, ancorchè essi sieno riusultati idonei, nè questi potranno ottenere affidamento per nomine posteriori.

Le condizioni richieste per essere ammessi agli esami sono indicate nella *Gazz. Uff.* del 16 corr.

Gli aspiranti nelle dette condizioni dovranno far pervenire le loro domande in carta bollata da una lira, con l'indicazione del proprio domicilio, e corredate dei documenti che provino il possesso dei necessarii requisiti, non più tardi del giorno 1° ottobre 1883, al Ministero della marina (Direzione generale del materiale).

Gli aspiranti al concorso, che conseguiranno la laurea o il diploma di ingegnere dopo l'epoca indicata per la trasmissione delle domande, purchè prima dell'esame, potranno esibire il certificato di laurea o il diploma nell'atto stesso della loro presentazione agli esami. Ma di ciò gli aspiranti, che si trovino in queste condizioni, debbono far menzione nella domanda, la quale, ad ogni modo, dovrà essere trasmessa prima che sia spirato il termine stabilito.

Costruzioni navali. — Il 15 corr., nel cantiere Cravero alla Foce (Genova) si lanciava felicemente in mare un magnifico pontone a scafo in legno, con tutte le sue macchine a vapore, per l' Impresa Cesaroni Almaggià e Cristani, e destinato ai lavori del porto di Civitavecchia. Questo pontone misura una lunghezza di m. 30.80 ed una larghezza di 10.90, ha un pescaggio di 0.90 ed una macchina potentissima, un verricello triplo per la trazione di blocchi o massi di 150,000 kil.

Sul medesimo cantiere, e prontissimo al varo, sta superbamente il suo gemello, delle medesime dimensioni e forza, destinato allo stesso scopo.

Altri due pontoni a scafo in ferro della Regia Marina saranno allestiti in breve, come pure tre golette in ferro. Una grande pirodraga o cava-fango tutta in ferro, due piroscafi rimorchiatori pure in ferro, tre chiatte o bette, ed altri galleggianti per varie Imprese.

Carrozze elettriche. — È stata inventata a Londra una nuova carrozza elettrica, adoperabile per ogni binario comune, e da non confondersi con quelle che richiedono un proprio binario elettrico.

Questa nuova carrozza pesa, senza passeggieri, quint. 90, ed è fornita sotto i sedili di 50 accumulatori, ognuno dei quali ha un peso di 80 libbre.

Dagli accumulatori, o condensatori, la corrente elettrica viene comunicata ad un meccanismo dinamico, sistema Siemens, e da questo alle ruote.

Questa carrozza è facilissima a maneggiarsi, giacchè la semplice interruzione della corrente la fa fermare all'istante.

Alla sera la carrozza viene illuminata da quattro lampade, sistema Swan, che ricevono l'elettricità dagli accumulatori; come pure la campanella viene messa in movimento dalla elettricità.

Mentre un carrozzone di tramvia tirato da cavalli costa giornalmente in Londra una sterlina e sei scellini, la carrozza mossa dall'elettricità costa solamente sei scellini e tre danari, ossia la quarta parte di quello.

Telegrafia sottomarina — Si ha da Madrid che trattasi di congiungere Cuba alla Spagna mediante un cavo sottomarino, il cui progetto è presentemente sottoposto al Ministro spagnuolo dei lavori pubblici. Il cavo verrebbe diviso in tre sezioni; dalla costa portoghese alle Azzorre, circa 1000 miglia; dalle Azzorre alle Bermude, circa 1700 miglia; e dalle Bermude all' Avana, circa 775 miglia. Dalla linea principale se ne staccherebbero due altre: una per New-York, e l'altra in comunicazione colle reti telegrafiche dell'America meridionale.

Decessi. — Nel disastro testè avvenuto nello Stabilimento d'olii e saponi della ditta Mazzucchetti di Torino, in seguito allo scoppio di una caldaia della Fabbrica Deker che si stava provando — disastro che costò la vita a 5 persone, e ne lasciò altre ferite — dobbiamo vivamente deplorare, oltre la morte del signor Rabby, uno dei direttori comproprietarii dello Stabilimento, quella dolorosissima dell'ing. comm. Michele Elia, professore di tecnologia meccanica al Museo industriale italiano, al R. Istituto tecnico ed alla Scuola di applicazione degl' ingegneri, già addetto agli Ufficii tecnici delle Ferrovie dell' Alta Italia, illustrazione scientifica per molti e dotti lavori da lui pubblicati (tra cui un trattato di tecnologia meccanica assai pregiato), e benemerito del pubblico insegnamento. Nato ad Aussais (Savoia) il 24 novembre 1829 e laureato ingegnere in Torino il 6 agosto 1851, visse e morì per la scienza e per lo scrupoloso adempimento de' suoi doveri, lasciando in tutti i colleghi, amici e congiunti il più profondo cordoglio.

Ed altra compianta vittima della stessa catastrofe fu il giovane ingegnere Guglielmo Ceresole, addetto alla Fabbrica Deker, che a soli 30 anni, nel fiore della vita e delle speranze, fu crudelmente rapito alla patria ed alla famiglia, dopo aver dato prove di svegliato ingegno, e di particolare attitudine agli studii meccanici.

La immatura perdita di così egregi cittadini è una grave sventura pubblica, che non facilmente si potrà dimenticare!

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nel mercato della scorsa settimana dei valori ferroviarii, le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 469.50 a 474; le Obbligazioni Meridionali a 270.50; i Boni relativi 540; Palermo-Trapani, prima emissione, 286.50; seconda emissione 291.50; Centrali-Toscane 460; Pontebbane 438; Meridionali austriache 296; Azioni Gottardo 621; Sarde, serie A, 269.50; Serie B 272.50; Nuove 267.50; Sarde di preferenza 229.

CONVOCAZIONI

Cassa di sconto in Genova — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 4 giugno p. v. in Genova, sede sociale (vico Morando, 4), per modificazioni agli statuti sociali, per la nomina di sindaci, e per deliberazione sulla loro retribuzione.

Società anonima per la ferrovia d'Ivrea — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 9 giugno p. v. in Torino, sede sociale (via Bogino, 27), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione dei conti, per deliberazioni relative al nuovo Codice di commercio, per la nomina di amministratori e sindaci.

Società di Monteponi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 9 giugno p. v. in Torino, sede sociale (via Cavour, 41), per la nomina dei sindaci, e per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 giugno p. v. in Padova, sede sociale (via Eremitani, n. 3306), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1882, per relazione dei censori, per approvazione del bilancio e dividendo, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di Consiglieri e sindaci.

Cassa di sovvenzione per imprese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 giugno p. v. in Genova, sede sociale (via Roma 10), per la nomina dei sindaci, e per deliberare sulla retribuzione ai medesimi.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 30 corrente mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione della strada provinciale Aurelia (tronco IV), al fosso del Ceracchio, e correzione di un piccolo tratto seguente, per l'importo di L. 43,354.23. Deposito interinale L. 650, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Napoli e Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo porto nel seno settentrionale della marina di Cotrone, per la presunta somma di L. 2,656,000. Lavori da eseguire entro 7 anni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 430,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 1º giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1º luglio 1883 al 31 marzo 1892) della strada nazionale dello Spluga, compreso fra l'estremo Nord della contrada di Oltremera in Chiavenna ed il Rondau, confine coll'Elvezia, della lunghezza di m. 28,589, in diminuzione della presunta somma di L. 27,496.73, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale lire 1,400, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 3º tronco della strada provinciale lungo la Valle del Trigno, compreso tra l'abitato di Roccasicura e la provinciale Aquilonia, della lunghezza di m. 11,858.30, in diminuzione della somma di L. 462,287.10, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'ultimo tronco della passeggiata del Ringo, dal ponte ultimamente costrutto al torrente SS. Annunziata, per il presunto importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,000, oltre L. 900 per spese d'asta e contratto.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del torrente Santa Croce nell'Agro Nocerino, in diminuzione dell'importo di L. 36,404.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3.o tronco della strada provinciale, compreso fra l'abitato di Borgo San Pietro ed il fosso di Offeio, della lunghezza di m. 6,635.25, per il presunto importo di L. 280,270.26. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ascoli-Piceno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 7.o tronco della strada provinciale per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada provinciale Aquila-Ascoli, compreso fra la Sella San Paolo e l'innesto della provinciale Aquila-Ascoli, sotto il Paggese, della lunghezza di m. 11,812.22, per la presunta somma di L. 361,470. Lavori da eseguire antro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ordinaria manutenzione e delle riparazioni di danni negli alvei dei torrenti compresi nella bonifica di Nola, per un quadriennio dalla consegna, in diminuzione dell'annuo canone di L. 27,509.56, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4,600, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 149,170 di ferro in verghe diverse, per il complessivo importo di L. 58,249.60. Consegna entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 6,000 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze -- Capitale nominale 200 milioni, versato 190 milioni

XVI Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Maggio 1883. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° Ottobre 1883, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° Ottobre 1883 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons)

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
1246	1250	47471	47475	103461	103465	155441	155445	196666	196670
2151	2155	48116	48120	103806	103810	158711	158715	196876	196880
3006	3010	49796	49800	106586	106590	162501	162505	198376	198380
6546	6550	50981	50985	107201	107205	166596	166600	199496	199500
8886	8890	53916	53920	107831	107835	167611	167615	200786	200790
11276	11280	55996	56000	107946	107950	167621	167625	204681	204685
12306	12310	62186	62190	107951	107955	170361	170365	210581	210585
12781	12785	65546	65550	109031	109035	173481	173485	213116	213120
14911	14915	66046	66050	110426	110430	174756	174760	213151	213155
17951	17955	69616	69620	111526	111530	174841	174845	218096	218100
20181	20185	69666	69670	111606	111610	175176	175180	219106	219110
20586	20590	75151	75155	113206	113210	176111	176115	219581	219585
21726	21730	77446	77450	113891	113895	176301	176305	220726	220730
23366	23370	77671	77675	117601	117605	178446	178450	222246	222250
24036	24040	79306	79310	118906	118910	179346	179350	222541	222545
24736	24740	84396	84400	119111	119115	180251	180255	224676	224680
28016	28020	84746	84750	122701	122705	181476	181480	226321	226325
29866	29870	85466	85470	132496	132500	181586	181590	229206	229210
29966	29970	87821	87825	133736	133740	183766	183770	232741	232745
32141	32145	91766	91770	135901	135905	186896	186900	234071	234075
32366	32370	92266	92270	136396	136400	188046	188050	235501	235505
33236	33240	92486	92490	138916	138920	189026	189030	236521	236525
33621	33625	93531	93535	141856	141860	190726	190730	238606	238610
33641	33645	96321	96325	142516	142520	190901	190905	239821	239825
35281	35285	96841	96845	143841	143845	192366	192370	249071	249075
41041	41045	98241	98245	151351	151355	192976	192980		
43301	43305	101676	101680	154131	154135	194086	194090		

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
20111	20120	29541	29550	54691	54700	89381	89390	101291	101300
21651	21660	30641	30650	76751	76760	89551	89560	104031	104040
27791	27800	35131	35140	88061	88070	101001	101010	108601	108610
28031	24040								

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 15 *Maggio* 1883.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETA' ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE

CAPITALE: Nominalé 200 milioni — Versato 190 milioni

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa nell' adunanza del 16 corrente del Consiglio d' Amministrazione, a forma dell' Art. 25 degli Statuti Sociali è convocata pel giorno 19 prossimo Giugno, a mezzodì, nella sede della Società in Firenze, Via Renaj N. 17, una Assemblea straordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del Giorno:

Comunicazioni del Governo contenenti proposta di prorogare per un altro anno e cioè a tutto il 30 Giugno 1884 la facoltà del Governo stesso di procedere al riscatto della rete Sociale alle condizioni di cui all' Art. 22 della Convenzione 28 Aprile 1881 approvata con legge 23 Luglio stesso anno N. 334 (Serie 3ª).

E proposta inoltre per la eventualità, di cui allo stesso articolo 22 che il Consiglio si faccia autorizzare ad entrare in trattative col Governo per assumere l' esercizio di una delle reti, nelle quali secondo il ripetuto progetto di legge sarebbero divise le ferrovie italiane, nonchè per le firme dei relativi atti quando si riesca alla combinazione nel predetto articolo preveduta, ben inteso sotto riserva dell' approvazione del progetto di legge e salvo le modificazioni che vi venissero introdotte.

E relative deliberazioni dell' Assemblea.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall' Art. 22 degli Statuti, potrà essere fatto dal giorno 1° all' 8 Giugno p. v.

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Napoli**, alla Cassa della Direzione dei Lavori,
» **Torino**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Genova**, alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Milano**, presso il signor Giuiio Belinzaghi,
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia,
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione dei Trasporti,
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale,
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C.

I depositi effettuati per l' Assemblea ordinaria indetta per il 15 Giugno, saranno validi anche per quella chiamata col presente avviso quando non siano stati ritirati.

Firenze, li 18 Maggio 1883.

Le modalità per l' esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno N. 115 del 17 corr. e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

VENDITA DI MATERIALE
dell' Impresa del Grande Tunnel del Gottardo

L'Impresa L. FAVRE e C. farà vendere all' incanto il suo materiale, consistente in.

10 GRUPPI di compressori ad aria, sistema Colladon, a tre cilindri con le loro turbine;

2 GRUPPI di compressori ad aria, sistema Colladon, a due cilindri con le loro turbine;

2 GRUPPI di compressori mossi dal vapore, costruiti dalla Ditta Cokerill e C. a Seraing;

TUBI per condotte d'acqua in ferro ed in ghisa, diametro variante da 0 m. 35 a a 0 m. 75;

VAGONI da sterro, scartamento di un metro;

LOCOMOTIVE a fuoco e locomotive ad aria, scartamento di un metro, costruite al Creusot;

MACCHINE perforatrici di diversi sistemi;

UTENSILI per Officine di riparazione, forgie, falegnami ecc.

METALLI, materiali e articoli diversi.

La vendita comincierà a Göschenen, lunedì 28 Maggio a 9 ore ant. e continuerà i giorni seguenti a Göschenen, ed in seguito ad Airolo.

Le vendite saranno fatte per contanti. Per visitare il materiale, indizzarsi al sig. SEGUIN ad Airolo.

Per informazioni e trattative private, prima della vendita, indirizzarsi ai signori L. FAVRE e C. a Ginevra.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*. Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore
DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA),
dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

COURTIAL E COMP^IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS
E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema
CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE
D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

STABILIMENTO MECCANICO
DI SAMPIERDARENA
GIO. ANSALDO E COMP.

Questo Stabilimento in seguito ad ingrandimenti apportati all'Officina Fonderia e potendo disporre di forti partite di ghisa, si trova in grado di assumere importanti commissioni in qualunque lavoro di ghisa ed a prezzi convenienti.

Maggiori facilitazioni verranno accordate qualora le forniture riflettano pezzi da consegnarsi greggi di fondita.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XVI — Mercoledì 30 Maggio 1883. — Num. 22

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

RELAZIONE MINISTERIALE
PREMESSA AL DISEGNO DI LEGGE

(Contin. — V. n. 21).

(Seguito — 4. Tariffe, treni ed orarii.

Ma esiste un altro sistema di tariffe differenziali, combinato in modo che la tassa complessiva cresca sempre col crescere della distanza. Viene per lo più denominato *sistema belga*, perchè adottato appunto per la prima volta nel Belgio.

In questo sistema, il prezzo chilometrico diminuisce bensì a misura che aumenta la distanza a percorrersi dalla merce, vale a dire la base di tariffa per gli ultimi chilometri percorsi è meno elevata di quella dei primi chilometri; ma le basi restano costanti, il prezzo cioè da pagarsi pei primi chilometri percorsi non varia, qualunque sia la distanza che la spedizione deve percorrere. Per tal modo, il prezzo totale di un trasporto ad una data distanza è sempre maggiore di quello di un trasporto a distanza minore, e nello stesso tempo il prezzo chilometrico medio diminuisce coll'aumentare della distanza.

Questo secondo sistema, in cui i prezzi scalari si possono combinare in guisa da ottenere prezzi medii chilometrici uguali o poco diversi da quelli ottenuti con quello ora in vigore, venne adottato per l'applicazione delle tariffe differenziali degli allegati *B* e *C*.

Importa qui notare che una tariffa, per il solo fatto che è differenziale, non costituisce una categoria particolare e distinta di prezzi di trasporto; la *forma* differenziale può applicarsi, tanto alle tariffe *generali*, come alle tariffe *speciali, comuni, internazionali*, ecc. E d'altra parte, il principio della differenzialità, qualora nel fissare le tariffe si consideri solo il costo dei trasporti, è rigorosamente esatto, perchè, essendo la spesa in parte fissa ed in parte proporzionale alla percorrenza, più questa cresce e minore è il costo medio chilometrico del trasporto, minore per conseguenza deve pure essere il prezzo medio chilometrico a carico dello speditore. Ne viene per conseguenza, che una tariffa *generale* per le merci, più razionalmente dovrebbe essere differenziale, anzichè a base chilometrica costante, qualunque sia il percorso.

Colle gravi responsabilità però che il nuovo Codice di commercio sancisce nel titolo sul contratto di trasporto, non potrebbe ragionevolmente pretendere il Governo dagli assuntori dell'esercizio di offrire le tariffe ordinarie sotto forma differenziale, a meno di far decrescere le basi chilometriche delle diverse classi, coll'aumentare della percorrenza, assai meno rapidamente di quello che è necessario perchè queste tariffe favoriscano realmente lo sviluppo dei nostri traffici.

Si è quindi ammessa, per le *tariffe normali a base differenziale*, una qualche diminuzione di responsabilità, prevista dall'articolo 416 del nuovo Codice di commercio, in quanto che esse offrono una diminuzione di prezzo rispetto alle tariffe generali.

Altra importante modificazione fu introdotta nell'applicazione delle così dette *tasse minime*, togliendo l'inconveniente che si ha ora, e proveniente dal non farsi il cumulo delle distanze, di essere una merce obbligata a pagare tante tasse minime, quante sono le reti attraversate, allorquando l'applicazione della tariffa chilometrica darebbe, per ciascuna rete, un prezzo complessivo inferiore alla tassa minima.

Sul trasporto, in particolare, a piccola velocità conviene segnalare la nuova nomenclatura per la classificazione delle merci, frutto di studii accurati, e meglio corrispondente

ai bisogni del traffico interno ed internazionale, che, non la nomenclatura attualmente in vigore, la quale in sostanza è ancora quella annessa al Regolamento delle tariffe, approvato col Regio Decreto 26 settembre 1860.

Per giungere ad un accordo nella grande varietà di prezzi vigenti per ciascuna merce e presso ciascuna Amministrazione, si riconobbe poi la convenienza di portare ad otto le classi dei trasporti a piccola velocità; a ciascuna merce venne assegnata la classe, che, dopo accurata discussione, fu riconosciuta più conveniente, tanto per la applicazione delle tariffe generali e normali a base differenziale, quanto per quella delle speciali comuni.

Le norme dell'allegato *B*, che regolano i servizii speciali, come pesatura delle merci, uso dei copertoni e delle gru, trasporti a domicilio, ecc., non differiscono essenzialmente da quelle vigenti, ma le migliorano e completano, in base anche ai principii adottati nelle Conferenze internazionali di Berna. Quelle invece per le eventualità, che sulle vaste reti ferroviarie non di rado accadono, di temporanee interruzioni di trasporti, colmano una lacuna, che esiste nella attuale legislazione.

Le importanti disposizioni infine concernenti la responsabilità dell' Amministrazione nei trasporti di bagagli, merci, veicoli e bestiame, sono coordinate a quelle del progetto di Convenzione internazionale di Berna ed alle prescrizioni del titolo XIII del nostro nuovo Codice di commercio.

Accennati così brevemente i principali miglioramenti introdotti nelle tariffe e condizioni dei trasporti, occorre vedere con quali criterii siano state stabilite le disposizioni del disegno di legge riguardanti le tariffe.

È ormai questione risolta, che gli esercenti di ferrovie non possano fissare liberamente il prezzo del loro lavoro. Occorre quindi che i nuovi contratti siano accompagnati da una tariffa normale o convenzionale, i cui prezzi abbiano a ritenersi come massimi, e che ogni diminuzione di tariffa al disotto di questi limiti, ravvisata opportuna dalle Società, debba ottenere l'approvazione del Governo.

Ammesso però che debba essere riservata allo Stato la tassazione dei trasporti, rimane a fissare in qual modo abbia la sua ingerenza ad esplicarsi, fino a qual punto cioè debba intervenire il Potere legislativo nel regolare questa materia.

Certo, la maggiore o minore elevatezza delle tariffe influisce sulle entrate dello Stato, anche quando l' esercizio delle ferrovie è appaltato all'industria privata; poichè un contratto d'appalto, con partecipazione al prodotto lordo, non può stipularsi se non in base ad una determinata tariffa, e le conseguenze delle variazioni che vengano in questa apportate, se modificano sensibilmente la cifra degli introiti, non possono lasciarsi a totale vantaggio o danno dell'esercente. E pare poi nell'interesse del commercio, che gli aumenti di tariffa debbano dipendere da un voto del Parlamento, onde non abbia il Governo a lasciarsi guidare da scopi fiscali nel fissare i prezzi dei trasporti.

Ma, da un altro lato, nello studio delle tariffe occorre tener conto di tanti e così svariati elementi, e la loro modificazione a tempo opportuno richiede tale una conoscenza dei bisogni del commercio e dell' industria, che esse non si possono far dipendere troppo spesso dalle decisioni di un Parlamento, senza correre il pericolo che le variazioni di tariffa non si facciano con tutta la sollecitudine richiesta dalla natura dei bisogni, i quali le rendono necessarie.

Di giorno in giorno, le nuove linee, che si vanno aprendo all'esercizio, i miglioramenti nelle condizioni della nostra viabilità ordinaria e dei nostri porti, le modificazioni stesse di tariffe sulle linee estere, che fanno capo ai valichi alpini o che servono emporii commerciali rivali ai nostri, creano nuove esigenze, che le nostre Ferrovie hanno per principal còmpito di soddisfare. Ora non sarebbe possibile seguire questo continuo progresso, questa continua trasformazione, se occorresse la sanzione del Parlamento ad ogni variazione di tariffa.

E perciò il Governo, mentre coll'allegare al presente disegno di legge le tariffe generali e le condizioni dei trasporti, nonchè le tariffe normali a base differenziale, vi propone di dare ad esse forza di legge, vi propone invece che le *tariffe speciali comuni*, che saranno unite ai Capitolati di appalto, possano venire aumentate con semplice Decreto Reale; che infine le tariffe speciali e locali si possano modificare dal Governo, di propria iniziativa o dietro proposta degli esercenti, con decreto ministeriale.

Per tal modo viene assicurata ai prezzi di trasporto una certa stabilità, che mette in armonia le esigenze del bilancio dello Stato cogli interessi del commercio, senza che al nuovo sistema di tariffe sia tolta l'elasticità voluta dai mutabili bisogni, che le strade ferrate sono chiamate a soddisfare.

Il Governo avrà sempre facoltà di ordinare i cambiamenti che credesse conveniente introdurre nelle tariffe, entro i limiti delle tariffe generali, delle normali a base differenziale e delle speciali comuni. Le modificazioni potranno, ben inteso, consistere in ribassi od in aumenti; poichè la soppressione, ad esempio, di una tariffa locale, che per molte circostanze, facili ad immaginarsi, può essere diventata inopportuna, corrisponde per lo appunto ad un aumento di tariffa.

Ma il corrispettivo, che è assegnato all' esercente in compenso delle spese messe a suo carico dal Capitolato d'esercizio, è, come già si è avvertito, basato sulla applicazione di una certa tariffa al traffico dell'anno o di alcuni anni precedenti il cominciamento dell'appalto. Quel corrispettivo suppone una certa relazione fra la spesa ed il prodotto lordo, relazione che varia col variare della tariffa, poichè questa influisce direttamete sul prodotto e non sulla spesa di trasporto.

Quando adunque il Governo obblighi le Società a modificazioni di tariffa, a cui esse si dichiarino dissenzienti, è necessario che nella liquidazione della partecipazione delle Società al prodotto lordo si tengano distinti gli introiti ottenuti da quella determinata categoria di trasporti, la cui tariffa venne modificata, e si sostituiscano agli introiti stessi quelli risultanti dall' applicazione della vecchia tariffa a quella certa quantità di traffico, che si è verificata sotto il regime della tariffa modificata.

Con apposite disposizioni del disegno di legge è però stabilito, che agli esercenti non competa verun compenso in casi di ribassi di tariffa ordinati dal Governo, allorchè l'utile netto delle Società supera un determinato limite, e neppure quando i ribassi siano fatti pel trasporto di generi alimentari di prima necessità, in occasione di carestie od altra calamità pubblica.

Questi sono i criterii fondamentali, che dovranno regolare i rapporti, in materia di tariffe, fra gli esercenti ed il Governo; il quale ha assicurato al commercio la tutela dei suoi interessi, quando si è riservata la libertà di modifi-

care le tariffe entro i limiti contrattuali, e, per ciò che riguarda le merci, ha definita la responsabilità degli esercenti e specificati i loro obblighi in riguardo alla esecuzione dei trasporti. —

Ma, se ciò basta per assicurare un buon servizio delle merci, è necessario, pel trasporto dei viaggiatori, che sia riservata al Governo, non solamente la fissazione dei prezzi, ma anche la determinazione degli orarii e del numero dei treni.

Solamente il Governo può fare in modo, che da questo lato siano soddisfatte le giuste esiginze ed i bisogni del pubblico, e che questi non trovino un ostacolo nella possibile discrepanza di interessi e di vedute fra le diverse Amministrazioni ferroviarie, alla quale può facilmente dar luogo la fissazione delle coincidenze, delle fermate, e simili. Gli orarii dei treni viaggiatori e misti, e dei treni merci con viaggiatori, nonchè le classificazioni loro, dovranno adunque venire determinati dal Ministero dei lavori pubblici, sentiti gli esercenti nelle loro proposte ed osservazioni.

Ma anche qui è da notare, che la relazione fra spesa e prodotto lordo, assunta a base nella determinazione del corrispettivo dovuto all'esercente, come varia col variare delle tariffe per l'influenza che esse esercitano sugli introiti, varia pure al variare del numero dei treni pel servizio dei viaggiatori, dipendendo da questo numero gran parte delle spese di esercizio.

Epperciò dovranno trovar posto nei Capitolati opportune stipulazioni, le quali valgano a mettere in armonia l'interesse delle Società colle nuove esigenze, che possono essere create da variazioni nella entità del traffico, da deviazioni in esse prodotte dall'apertura di nuove linee, dalle necessità inerenti ai servizii internazionali, e da altre simili cause.

5. – *Partecipazione dello Stato ai prodotti dell' esercizio.* — Le Società riscuotono tutti i prodotti diretti e fuori traffico; provvedono all'esercizio, come s'è visto, col materiale proprio, ed hanno a loro carico tutte le spese, eccettuate quelle sostenute dai fondi di riserva e di rinnovamento. Si tratta di compensarle delle spese e dell' interesse del capitale dedicato all'impresa, lasciando loro inoltre un equo premio.

In due modi ciò si può fare: rimborsando cioè l'interesse del capitale e le spese d' esercizio in base a prezzi prestabiliti per ciascuna delle unità che si vogliano assumere a misura del lavoro fatto dall' esercente; ovvero ripartendo il prodotto lordo tra le Società e lo Stato in base ad una prestabilita relazione fra l' unità di prodotto e la spesa necessaria a produrla. Le due formole però, per quanto a primo aspetto sostanzialmente diverse l'una dall'altra, appaiono in realtà conducenti agli stessi risultati, quando si osservi che la partecipazione dell' esercente al prodotto lordo, ove questo non sia arbitro delle tariffe, equivale ad un corrispettivo per ciascuna unità di traffico determinato dalla applicazione del coefficiente di partecipazione alla tariffa annessa al contratto.

Nel primo caso, se i prezzi unitarii si mantengono invariati per tutta la durata dell' appalto, occorre togliere tutte le principali cause di irregolarità nelle spese d'esercizio. Nel secondo, devonsi inoltre eliminare le fonti di alterazione dei prodotti in rapporto alla entità del traffico, supporre cioè invariate le tariffe, affinchè il compenso riesca, come dev'essere, proporzionale al lavoro effettuato. Nell'un caso e nell'altro, non bisogna però esagerare nel sottrarre l'esercente alle possibile alee, poichè altrimenti si assicura troppo la stabilità del bilancio sociale a danno di quella del bilancio dello Stato.

Il primo sistema fu adottato nelle Convenzioni d'esercizio presentate alla Camera dai ministri Minghetti e Spaventa nella tornata del 2 maggio 1874, assumendo, come unità di misura del lavoro che incombe all'appaltatore, la tonnellata-chilometro ed il viaggiatore-chilometro. Al secondo sistema si ricorse invece nelle Convenzioni Depretis del 22 novembre 1877, ed in esso rientra pure quello proposto dalla Commissione d' inchiesta sull' esercizio delle ferrovie italiane.

Tanto nelle Convenzioni Minghetti-Spaventa, come in quelle Depretis, venivano le spese d'esercizio sottratte alle conseguenze di variazioni nel prezzo dei combustibili, che occorrono in gran quantità pei bisogni della trazione e delle officine.

Ma l'on. Commissione d'inchiesta si dichiarava contraria ad un tale patto; e noi siamo pienamente d' accordo con essa sulla opportunità di escluderlo nei futuri contratti, riconoscendo che, infatti, esso toglierebbe alle Società uno dei principali stimoli a fare a tempo buoni acquisti, e farebbe sorgere la necessità di liquidazioni complicate, che facilmente darebbero luogo a liti fra il Coverno e gli esercenti. Non è, del resto, in armonia coi continui e rapidi progressi della scienza e dell'industria il riferirsi, nell'esercizio ferroviario e per una lunga serie di anni, ad una determinata qualità di combustibile, e forse nemmeno ad un particolare sistema di trazione, quando tutto deve farci ritenere possibile l'applicazione di nuovi combustibili o la introduzione di nuovi agenti motori.

Pochi anni addietro poi, la necessità di assicurare le Società contro le alee derivanti da forti variazioni di quei prezzi, poteva essere motivata dal fatto, che il carbone importato in Italia era quasi esclusivamente inglese. Ma oramai, dai transiti di Ventimiglia e di Modane l' Amministrazione dell'Alta Italia, che figura per più di due terzi nella spesa totale di combustibile sulle nostre ferrovie continentali, riceve in copia carbone francese; e per mezzo delle linee austriache, le giungono le ligniti di Stiria, di cui pure fa non lieve consumo. Ed aperto il Gottardo, le nostre Ferrovie possono valersi anche dei carboni tedeschi, che, sebbene abbiano a percorrere lunga via prima di giungere nella vallata del Po, potranno ancora vantaggiosamente impiegarsi, specialmente quando si elevassero i prezzi dei combustibili forniti da altri paesi. Cosicchè, le nostre Amministrazioni, poste nella grave necessità di ricorrere all'estero per la loro principale materia di consumo, sono lungi dal trovarsi in balìa del monopolio di una sola nazione.

Nè devesi omettere che lo svolgimento ed il compimento dei lavori di adattamento nautico e commerciale dei nostri porti principali, e specialmente di quello di Genova, nonchè il mutare dei noli pel variato campo del movimento di importazione, influiranno assai sui prezzi del combustibile importato per via di mare.

Si noti infine, che la garanzia accordata alle Società dalle Convenzioni Spaventa e Depretis (Relazione annessa alle Convenzioni Depretis, pagina XLVII) rifletteva, non solo le variazioni nei prezzi del carbone, ma anche quelle nei prezzi dei ferri. Ora, per ciò che riguarda questi ul-

timi, avendo istituito un fondo per la rinnovazione dell'armamento, diminuisce anche per questo motivo la necessità del patto di cui qui si tratta, la cui esclusione pare a noi di avere così sufficientemente giustificata.

Sulle difficoltà inerenti alla determinazione del costo delle singole unità di traffico, da servire di base ad un sistema di contratto fondato sul rimborso delle spese, non è qui il caso di ritornare, dopo che tanto ne hanno tenuto discorso la Relazione che accompagnava le Convenzioni del 22 novembre 1877, e quella della onorevole Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Ma, come già si è osservato, nelle stipulazioni aventi per base il prodotto lordo, tali difficoltà non sono e non possono essere sostanzialmente tolte.

Il rapporto fra il compenso assegnato all'esercente attribuendogli una quota parte del prodotto lordo, e questo stesso prodotto lordo, dovrebbe razionalmente andare diminuendo pel fatto, che le spese a carico dell'esercente sono in parte fisse ed in parte proporzionali al traffico. Ed è per ciò, per citare un esempio, che nel contratto d'appalto delle Ferrovie Olandesi di proprietà dello Stato, rimasto in vigore fino al maggio del 1876, era stata pattuita a favore dell'esercente una partecipazione *scalare* al prodotto lordo. Ma il risultato dell'applicazione di quel sistema fu questo, che la parte proporzionale di prodotto lordo spettante alla Società andava diminuendo più rapidamente di quello che diminuissero, collo svilupparsi dei trasporti, le spese riferite ad unità di traffico.

È di più evidente, che una scala di coefficienti porta con sè una discontinuità nella quota di prodotto spettante all'esercente; cosicchè, in determinati momenti, ad un aumento nel prodotto starebbe di fronte una diminuzione nel corrispettivo destinato a pagarne le spese, ove non venisse fissato un limite per l'applicazione di ciascun coefficiente, in modo analogo a ciò che, per evitare un inconveniente della stessa natura, si fa nella applicazione delle tariffe differenziali col metodo ora in vigore, di cui già si fece parola.

Ed il Governo olandese, come si è altrove avvertito, sostituiva a quel primo sistema quello della Convenzione 24-25 maggio 1876, in cui con fondi di riserva si cercò di eliminare le maggiori cause di irregolarità nella spesa di esercizio, ed il coefficiente determinante la partecipazione dell'esercente venne reso invariabile.

Forse venne per tal modo resa eccessiva la quota di prodotto lordo assegnata all'esercente; dappoichè, sfogliando le Relazioni annuali di quella Società, si trova che, durante tutto il sessennio 1876-1881, l'utile netto dell'esercente superò sempre, non solo il primo limite del 4 1/2 per cento, oltre il quale il contratto vi fa partecipare lo Stato in ragione di una metà; ma anche il secondo limite del 5 per cento, oltre il quale sono devoluti allo Stato i quattro quinti dell'eccedenza.

Sistema che potrebbe dirsi di partecipazione scalare *continua* è quello adottato nelle Convenzioni del 22 novembre 1877; imperocchè lo stipulare a favore dello Stato un canone fisso ed una partecipazione alla eccedenza dei prodotti lordi al di sopra di 150 milioni (considerando tutta la rete continentale nel suo complesso) porta precisamente per conseguenza una partecipazione delle Società all'intero prodotto lordo, in base ad un coefficiente che diminuisce in modo *continuo* al crescere del prodotto stesso.

Ma qui è da notare che il coefficiente variabile di partecipazione per le Società, in quelle Convenzioni, risulta come media dall'applicazione di un coefficiente 0.70 ai primi 150 milioni di prodotto lordo, e di un coefficiente minore 0.58 alla eccedenza variabile del prodotto lordo sugli stessi 150 milioni. Ora, se quel 0.70 deriva naturalmente dal confronto delle spese coi prodotti dell'anno 1876, il 0.58 invece risulta da un processo di calcolo (Relazione annessa alle Convenzioni, pag. XLVI), il quale si appoggia su una ipotesi che in questi ultimi anni non si è realizzata.

Insomma, la legge di diminuzione relativa delle spese col crescere del traffico deve essere accettata come una incognita costituente un'alea a favore o a danno delle Società, e non potrà essere con qualche approssimazione determinata se non il giorno in cui sarà lecito di rappresentare, con cifre attendibili, la parte fissa del costo dell'esercizio e la parte proporzionale al traffico.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Febbraio 1883*)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di febbraio 1883, confrontati con quelli del febbraio 1882, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del febbraio 1883 ascese a lire 13,910,889, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	5,198,949
Bagagli	»	225,882
Merci a grande velocità	»	1,291,289
Id. a piccola velocità	»	7,132,468
Prodotti diversi	»	62,301
Totale	L.	13,910,889

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1883		1882
Ferrovie dello Stato – Alta Italia	L.	6,999,078	L.	6,827,392
Ferrovie dello Stato – Romane	»	2,488,043	»	2,409,051
Ferrovie dello Stato – Calab.-Sic.	»	938,993	»	941,684
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,298,271	»	1,292,290
» Meridionali	»	1,789,897	»	1,624,152
» Venete	»	80,980	»	77,366
» Sarde	»	102,004	»	108,398
Ferrovie diverse	»	213,623	»	200,947
Totale	L.	13,910,889	L.	13,481,280

Si ebbe dunque nel febbraio 1883 un aumento di lire 429,609 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 171,686; le Meridionali di L. 165,715; le Romane di L. 78,992; le Diverse di L. 12,676; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 5,981; e le Venete di L. 3,614. — Diminuirono invece: le Sarde di lire 6,394; e le Calabro-Sicule di L. 2,691.

(*) V. *Monitore*, N. 18 a. c.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto febbraio 1883, confrontati con quelli del 1° bimestre 1882, furono i seguenti:

		1883	1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 14,120,016	L. 13,542,320
	Romane	» 4,994,857	» 4,684,585
	Calab.-Sic.	» 1,992,891	» 1,947,649
» di Società esercìte dallo Stato		» 2,635,855	» 2,576,326
» Meridionali		» 3,795,052	» 3,536,764
» Venete		» 177,207	» 161,018
» Sarde		» 210,959	» 224,108
Ferrovie diverse		» 447,074	» 424,956
	Totale	L. 28,373,911	L. 27,097,726

Si ebbe dunque, nel 1° bimestre 1883, un aumento di L. 1,276,185 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 577,606; le Romane di lire 310,272; le Meridionali di L. 258,288; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 59,529; le Calabro-Sicule di lire 45,242; le Diverse di L. 22,118; e le Venete di L. 16,189. — Diminuirono invece le Sarde di L. 13,149. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel febbraio 1882 era di chil. 9,042, nel febbraio 1883 ascendeva a chil. 9,307, essendosi in questo mese aggiunti ai chil. 9,264, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 43 pei due nuovi tronchi Robbio-Vercelli (13) e Novara-Romagnano (30) della rete dell' Alta Italia. — E la lunghezza media, che nel febbraio 1882 era di chil. 8,912, nel febbraio 1883 era invece di chil. 9,171. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel febbraio 1883, confrontato con quello del febbraio 1882, fu il seguente:

		1883	1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,543	L. 2,614
	Romane	» 1,474	» 1,432
	Calabro-Sicule	» 699	» 701
» di Società esercìte dallo Stato		» 1,363	» 1,382
» Meridionali		» 1,120	» 1,074
» Venete		» 591	» 564
» Sarde		» 262	» 278
Ferrovie diverse		» 651	» 612
	Media complessiva	L. 1,514	L. 1,508

Si ebbe dunque nel febbraio 1883 un aumento medio complessivo di L. 6 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Meridionali di L. 46; le Romane di L. 42; le Diverse di L. 39; e le Venete di L. 27. — Diminuirono invece: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 71; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 19; le Sarde di L. 16; e le Calabro-Sicule di L. 2.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto febbraio 1883, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1882, fu il seguente:

		1883	1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 5,149	L. 5,186
	Romane	» 2,900	» 2,785
	Calabro-Sicule	» 1,483	» 1,450
» di Società esercìte dallo Stato		» 2,768	» 2,755
» Meridionali		» 2,382	» 2,378
» Venete		» 1,293	» 1,175
» Sarde		» 542	» 576
Ferrovie diverse		» 1,363	» 1,295
	Media complessiva	L. 3,093	L. 3,040

Si ebbe dunque, nel 1° bimestre 1883, un aumento medio complessivo di L. 53 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Romane di L. 175; le Venete di L. 118; le Diverse di L. 68; le Calabro-Sicule di L. 33; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 13; e le Meridionali di L. 4. — Diminuirono invece: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 37; e le Sarde L. 34.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunziare che a giorni si apriranno le schede per l' appalto dei lavori di sterro, di fognatura e di muri di cinta pel locale destinato alle nuove Officine di Torino. Questi lavori importeranno una spesa di circa 400 mila lire, e saranno ultimati nel corrente anno.

L' Amministrazione dell' Alta Italia non dimentica però i lavori occorrenti per le Officine delle altre città della sua rete. Sappiamo infatti che si lavora attivamente ad ultimare i progetti d' ampliamento per le Officine di Verona, Bologna e Lucca, e per le nuove Officine di Milano.

✂

L'ex-Ministro dei lavori pubblici on. Baccarini, prima di lasciare il suo dicastero, ha disposto che siano intrapresi gli studii delle linee seguenti:

1) Da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza Monferrato;

2) Santhià-Sesto Calende per Borgomanero:

3) Ponte Santa Venere-Venosa-Altamura e Gioia.

Lo studio delle due prime linee fu affidato all'egregio ing. comm. Giambastiani, il quale conserverà tuttavia la direzione delle altre due linee da Novara al Confine svizzero e da Gallarate a Laveno.

Del progetto per la terza linea indicata fu incaricato l'ing. cav. Norsa, il quale era finora addetto agli studii e lavori della ferrovia Novara-Pino.

✂

In seguito alla replicata deserzione delle aste, furono dal Ministero dei lavori pubblici concessi a trattativa privata i seguenti appalti di tronchi delle nuove linee complementari del Regno:

a) Al signor Fontana, col ribasso del 10.005 0[0], l'appalto del tronco da Sesto-Campano al chilometro 21 + 500 della linea di 3ª categoria da Caianello ad Isernia — lunghezza m. 5,789 — somma di deliberamento L. 469,401.32;

b) Al sig. Gloag Guglielmo, senza alcun ribasso, l'appalto del tronco Villa San Giovanni-Scilla, della linea di 1ª categoria da Reggio a Castrocucco — lunghezza m. 11,033 — somma di deliberamento lire 4,900,000;

c) Al sig. Bonora Luigi, senza ribasso, l'appalto del tronco da Este a Montagnana, della linea di terza categoria Legnago-Monselice — lunghezza m. 16,000 — somma di deliberamento L. 638,000.

✂

Nel termine fissato per la scadenza dei fatali non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto del tronco da Cocullo a Bugnara, della linea

di 1ª categoria da Roma a Sulmona, fu definitivamente deliberato al deliberatario provvisorio signor Ignazio Benelli per la somma di L. 6,350,484, ossia col ribasso del 12.60 0[0 su quello di appalto.

Al primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Polla-Teggiano, della linea di 1ª categoria da Sicignano a Castrocucco, la miglior offerta presentata fu quella del signor Giovanni Marsaglia, al quale fu per conseguenza deliberato provvisoriamente l' appalto stesso, col ribasso del 17.85 0[0 sulla somma di appalto, ossia per L. 3,401,831.50.

><

Sappiamo che fu chiesta al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione del tronco da Parma a Fornovo, della linea Parma-Spezia. È probabile che l'inaugurazione del detto tronco si faccia il giorno della Festa Nazionale.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvata la Convenzione Botteri e Comp. per la pubblicità nelle Stazioni delle ferrovie medesime.

La Direzione dell'esercizio di queste ferrovie è stata autorizzata a dar corso alle pratiche per gli appalti seguenti:

a) lavori di prolungamento del secondo binario nella Stazione di Marzabotto;

b) lavori pel prolungamento del binario morto nella Stazione di Piteccio;

c) lavori pel prolungamento del secondo binario nella Stazione di Riola;

d) lavori per l'impianto di un nuovo rifornitore nella Stazione di Porretta.

L'Amministrazione delle ferrovie stesse ha approvato una tariffa pel trasporto a prezzo ridotto del legname proveniente dalla Pineta di Ravenna, destinato a Milano.

><

Su proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, il Ministero dei lavori pubblici ha approvato la spesa di L. 45,500 per l'impianto di binarii e piattaforme sulla calata della Sanità, nella Stazione marittima di Genova.

Approvò pure la spesa di L. 154,700 per la costruzione di 2 piani caricatori coperti ed 1 scoperto, e per la posa dei relativi binarii nella Stazione di Torino P. N.

><

Confermando la notizia che nella prima metà del prossimo giugno verrà effettuato un treno di piacere a prezzi ridotti da Parigi a Venezia per la via del Gottardo, composto di sole vetture di 2ª classe, possiamo aggiungere che un altro treno di piacere verrà pure effettuato, con sensibili riduzioni di tariffa, da Monaco a Venezia per la via del Brennero, composto di vetture di 2ª e 3ª classe.

><

Sarà tenuta quanto prima a Firenze una Conferenza per istudiare le modificazioni da introdurre nell'orario dei treni della linea Roma-Ancona, affinchè esso meglio risponda agli interessi del Commercio ed al comodo dei viaggiatori.

Alla Conferenza prenderanno parte un delegato dell'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ed un rappresentante per ognuna delle due provincie di Perugia e di Ancona.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la proposta per la costruzione di un muro di cinta lungo il lato orientale delle nuove Officine di Taranto. La spesa relativa ammonterebbe a L. 14,000.

><

Sappiamo che la Società della ferrovia Albano-Nettuno-Porto d'Anzio ha completato lo studio di parecchie varianti al tracciato già approvato. Il progetto di tali varianti, che hanno lo scopo di migliorare il tracciato stesso e l'altimetria della linea, fu testè sottoposto all'approvazione superiore.

><

Ci scrivono da Palermo che la Direzione dell'esercizio per la ferrovia Sicula-Occidentale, Palermo-Marsala-Trapani, ha studiato e sottoposto alla superiore approvazione un progetto di nuovo orario, secondo il quale sarebbe possibile l'andata ed il ritorno in giornata in ciascun senso fra Palermo e Trapani. Il nuovo orariò dovrebbe essere attivato il 1° giugno prossimo.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici un progetto di aggiunta al regolamento-tariffa per le tasse da pagare pel trasporto delle ceneri mortuarie, comprese quelle provenienti dalla cremazione, come pure dei frammenti di cadaveri racchiusi in anfore, urne e piccole casse: i quali trasporti non sono specialmente contemplati nelle tariffe della predetta Amministrazione.

><

La Deputazione provinciale di Bergamo ha rassegnato all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto del 2.o tronco della linea da Bergamo al ponte della Selva, compreso fra Albino e Vertova, della lunghezza di m. 7,450.

><

Ci scrivono da Reggio di Calabria che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Castrocucco a Casaletto, della linea di 1.a categoria da Reggio a Castrocucco.

La lunghezza di questo tronco è di m. 8,650, ed il relativo importo totale ammonta a L. 3,050,000, corrispondente a L. 352,530 in media al chilometro. I lavori da appaltare sono preventivati del costo di lire 2,560,000; le rimanenti L. 490,000 sono messe a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, per la provvista del materiale di armamento della linea e di quello fisso delle Stazioni, e pei lavori imprevisti.

L' andamento planimetrico del tronco è diviso in m. 5,150 di allineamenti retti, ed in m. 3,500 di tratti in curva. Il raggio minimo delle curve è limitato a m. 450.

L' andamento altimetrico è ripartito in m. 4,590 di tratti orizzontali, in m. 1,790 di livellette in ascesa ed in m. 2,270 di livellette in discesa. La pendenza massima adottata è quella del 12.50 per mille.

Per l' attraversamento dei corsi d' acqua e per lo scolo alle acque sono progettate 56 opere d'arte, delle quali 53, della luce da 1 metro a 5 metri, e tre di una certa importanza, cioè: un ponte in muratura sul

burrone Casaletto, di m. 15 di corda; altro ponte sul burrone Canne, a travata metallica, della luce di m. 15; ed un terzo sul burrone Fiuzzo, pure a travata metallica, di m. 20 d' apertura.

Lungo il detto tronco sono progettate anche tre gallerie, denominate: Saraceno di m. 636, Tufo di m. 188, e Fortino di m. 290.

Per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada, saranno da costruire N. 10 case cantoniere, 8 delle quali semplici e 2 doppie.

Oltre ai lavori ed opere preindicate, saranno pure da eseguire una Stazione ed una fermata cogli annessi fabbricati, la prima per uso dell'abitato di Tortora-Ajeta, e la seconda per quello di San Nicola Arcelli.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia fu ultimamente presa, fra altre, la seguenti deliberazioni:

Affidò alla Ditta Bosisio, Larini, Nathan, la fornitura di n. 4 piattaforme a vapore.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per la costruzione di un tratto di ferrovia dallo Stabilimento dei bagni sulfurei di Telese alla Stazione omonima, sulla linea Napoli-Foggia;

Un progetto per l'impianto di una nuova Stazione presso l'abitato di Vanzago, fra Rho e Parabiago nella ferrovia Rho-Gallarate;

Un progetto per la costruzione di una tettoia metallica nella Stazione di Cremona;

Un progetto per opere di consolidamento al 1°, 3° e 4° ponte sul torrente Acquabianca, nei chilometri 114, 115 e 117 della ferrovia Eboli-Metaponto;

Un progetto per la costruzione di un rifornitore e relativa condotta d'acqua alla Stazione di Campolieto, nella ferrovia Termoli-Campobasso;

Un progetto per lavori di difesa dell' arginatura destra di Po alla golena Riminalda e Capo d'argine in Comune di Bondeno, provincia di Ferrara;

Un progetto per inbancamento di un tratto dell'arginatura destra di Po nei Comuni di Quingentole e di Pieve Coriano, in provincia di Mantova;

Un progetto per sistemazione dell'argine destro del Po di Venezia dall'idrometro di Corbola al froldo Borini, nei Comuni di Corbola e di Taglio di Po, in provincia di Rovigo.

Fu pure approvato un progetto di massima per l'ampliamento del piazzale esterno della Stazione di Cremona.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua adunanza del 22 corr., dopo aver trattato alcuni affari d'ordine interno, approvava quanto appresso:

1° Il bilancio generale consuntivo dell'esercizio pel 1882.

2° I lavori seguenti:

a) Lavori di difesa al muraglione di Castrucciano (linea Foligno-Falconara);

b) Lavori di difesa ad un ponte al chilom. 189 + 043 della linea Roma-Pisa;

c) Costruzione di stecconato per chiusura della linea Roma-Pisa;

d) Ampliamento della rimessa locomotive di Grosseto;

e) Lavori al deposito locomotive di Napoli.

3° L'acquisto di tubi di rame, di ottone e di ferro, e di caldaie per macchine fisse.

><

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetto di esercizio ferroviario. — Domenica, alle ore 2 pom., il Collegio degli ingegneri ed architetti in Milano tenne una seconda adunanza per continuare la discussione sul progetto di legge per le Ferrovie italiane. Erano presenti un centinaio di persone, fra soci ed estranei al Collegio presentati da soci, sotto la presidenza dell' ing. Clericetti.

Parlarono a lungo parecchi soci, tra cui gl'ing. Salmoiraghi, Prinetti, Miani, Bianchi, Loria, Chizzolini e Barzanò.

Essendo stati presentati sei ordini del giorno, ed essendo iscritti altri soci per parlare, fra le proposte della chiusura o del rinvio della discussione ad altra adunanza, venne accolta con grande maggioranza quest' ultima; e la Presidenza, lasciata arbitra di fissare il giorno della terza adunanza, la fissò per questa sera (mercoledì 30 corrente) alle ore 8 1|2 pom.

Costruzioni ferroviarie. — Alle ore 10 antim. dell'8 giugno p. v., presso il Ministero dei lavoori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente all' incanto per l' appalto delle opere e provviste distinte nei seguenti lotti:

1° Provvista di ghiaia vagliata per massicciata d'armamento m. c. 29,500 per L. 147,600;

2° Provvista di n. 23,200 traversine e di m. c. 23.20 di pezzi speciali in legname per armamento per L. 141,800;

3° Provvista di scambii con cuore in acciaio fuso, piattaforme girevoli, segnali a distanza a disco girevoli completi ed apparecchi per intersezioni di binarii, per il complessivo importo di L. 31,400;

4° Trasporto dai luoghi di deposito e collocamento in opera dei materiali dei precedenti tre lotti, e dei ferri d'armamento, colla manutenzione della linea sino al collaudo definitivo, per L. 75,000.

Il tempo utile per il compimento dei lavori e delle provviste è fissato: pel 1° lotto in giorni 120 dalla consegna, pel 2° in giorni 90, pel 3° in giorni 90, e pel 4° giorni [illegible]0.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata rispettivamente pei 4 lotti in L. 8,000; L. 7,500; L. 1,500 e L. 3,600; e la cauzione definitiva eguale per tutti al decimo del prezzo di delibera; e tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovie Romane. — Crediamo interessante pei nostri lettori il far conoscere il dispositivo della sentenza testè pronunciata dalla R. Corte di Lucca, come abbiamo annunciato nel numero precedente.

Giova premettere che, giusta la Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873, col suo Atto addizionale del 21 novembre 1877, sebbene il Governo abbia stipulato di dare L. 7.50 di R. C. per ogni Azione comune, e L. 10 per ogni Azione privilegiata e per ogni Azione trentennaria, fu escluso che questa designazione formasse la norma della distribuzione del prezzo; per il che il medesimo fu considerato come una massa complessa, riguardo alla quale vennero espressamente riservati tutti i diritti che potessero competere ai possessori delle varie categorie di Azioni. Da ciò ne venne la necessità di un giudizio, perchè fossero determinati tali diritti, e si avesse una norma obbligatoria nella ripartizione dell'attivo della liquidazione.

La Corte d'Appello di Firenze, con la sentenza del 13 luglio 1881, pronunciò:

Che i portatori di Azioni trentennarie avevano diritto, in via di prelevazione sulla massa, a percepire gl'interessi al sei per cento sul nominale delle Azioni, dal 1° ottobre 1866 al 31 dicembre 1873,

Che i portatori delle Azioni privilegiate (Sienesi) avevano diritto ad ottenere nello stesso modo gli interessi del 5 per cento, per il medesimo tratto di tempo; e

Che, fatte queste due prelevazioni, il residuo della massa fosse a dividersi *pro rata* eguale fra tutti gli Azionisti senza distinzione.

Tutti i possessori di privilegiate fecero aquiescenza a codesto giudicato.

Due possessori di trentennarie interposero ricorso in Cassazione, lamentando che loro fossero diniegati il rimborso del Capitale nominale delle Azioni (L. 500) e gli ulteriori interessi dal 1° gennaio 1874 fino al pagamento.

Il ricorso fu accolto dalla decisione 27 giugno 1882 della Corte suprema di Firenze, la quale rinviò la causa alla Corte Reale di Lucca per essere nuovamente giudicata nella parte cassata.

La Corte di rinvio, quindi, pronunciò la sua decisione nei seguenti termini:

« Previo rigetto delle istanze dei sigg. Carlo Bigatti e LL. CC. dirette a far dichiarare mancar di diritto ad intervenire nel giudizio attuale i sigg. Luigi Bosler, Edoardo Jacob, Guillermond Carlo, Le Gras Vittorio, De Veroli N. N., Giacomo Errera, la Ditta fratelli Soria e la Ditta Rodocanacchi e figli; e previo rigetto pure delle istanze dei sigg. Bigatti e LL. CC., comm. Edoardo Deodati, N. N. ed altri interessati, dirette a far dichiarare che la sentenza della Corte di Cassazione di Firenze del 27 giugno 1882, pubblicata il 10 luglio successivo, giova soltanto al signor Giulio Königswarter, e che per tutti gli altri Azionisti trentennarii fa stato di cosa giudicata la sentenza della Corte d'appello di Firenze del 13-23 luglio 1881; accoglie l'appello interposto da detti sigg. Bigatti e LL. CC. contro la sentenza del Tribunale civile di Firenze ff. di Tribunale di commercio del 28 dicembre 1880 pubblicata il 31 dicembre dello stesso anno; e riformando parzialmente detta sentenza, dichiara non essere i possessori di Azioni trentennali nel diritto di conseguire pagamento sul prezzo del riscatto, con preferenza alle Azioni comuni, del capitale corrispondente al valore nominale di ciascuna Azione.

« Rigetta l'appello incidentale del sig. Giulio Königswarter, insieme ad ogni istanza in tesi ed in ipotesi dal medesimo proposta, dichiarando non avere i possessori di Azioni trentennali diritto ad ottenere pagamento con preferenza alle Azioni comuni sul prezzo del riscatto suddetto degli interessi dal 1.o gennaio 1874 in poi.

« Compensa fra le parti le spese, tanto di primo, che di secondo grado ».

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, si reca a pubblica notizia che dal giorno 1° giugno p. v., la Stazione di Pombia (linea Novara-Pino) verrà abilitata al servizio interno e cumulativo italiano delle merci a piccola velocità, nonchè al trasporto dei veicoli e del bestiame, tanto a grande, che a piccola velocità.

Le operazioni di carico e scarico delle merci, a qualunque classe o tariffa appartengano, vi saranno eseguite a cura dell'Amministrazione, escluse però quelle alla rinfusa, di cui l'annotazione N. 2 in calce alla tariffa speciale N. 28, per le quali le operazioni stesse saranno da eseguirsi dai mittenti e dai destinatarii.

— Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, si previene il pubblico, che col giorno 1° giugno p. v. saranno aperte all'esercizio le Stazioni (fermate) di:

S. Secondo e Cappella dei Moreni, fra Pinerolo e Bricherasio, della linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice;

Saliceto, fra Cengio e Sale, della linea Bra-Savona;

Borghetto S. Spirito, fra Loano e Ceriale, della linea Genova-Ventimiglia.

Le fermate di S. Secondo, Cappella dei Moreni e Saliceto saranno abilitate al servizio dei viaggiatori, nonchè ai trasporti dei cani e dei bagagli in colli non eccedenti il peso di 50 chilog.

La fermata di Borghetto S. Spirito sarà invece per ora abilitata soltanto al servizio dei viaggiatori da e per le Stazioni comprese fra Albenga e Savona.

I treni che faranno servizio in dette fermate ed il relativo orario risultano dall'orario generale 1° giugno a. c.

— In seguito ad autorizzazione del Consiglio d'amministrazione, coll'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, e presi gli occorrenti accordi colle Strade ferrate Romane e Meridionali, si previene il pubblico che, a cominciare dal giorno 25 corrente mese, la materia esplosiva di recente invenzione, denominata *Esplodente Medail* od anche *Bengalina*, verrà accettata pel trasporto a piccola velocità, in cartuccie racchiuse in casse non oltrepassanti il peso di Kg. 50 ciascuna, tanto in servizio interno che cumulativo italiano, alle condizioni ed ai prezzi stabiliti per la dinamite.

L'*Esplodente Medail* o *Bengalina* dovrà pertanto ritenersi compreso fra le materie designate alla 3ª categoria del Regolamento-tariffe pel trasporto sulle Strade ferrate italiane delle merci e materie infiammabili ed esplodenti, in vigore dal 1° febbraio corrente anno e come dall'avviso pubblicato addì 19 gennaio scorso.

Accidente sulla Pontebbana. — Scrivesi da Resiutta, 19, al *Giornale di Udine*:

Il treno diretto N. 29, da Pontebba, che passa a Resiutta alle 7 03 pom., ha deviato questa sera al Ponte Peraria.

Le ruote posteriori della terz'ultima carrozza si spezzarono, e sembra che i pezzi metallici abbiano fatto deviare le due ultime carrozze.

Il treno proseguì oltre il casello 54, cioè a 150 metri dopo oltrepassata la galleria del Ponte Peraria, e precisamente sino al ponte del Rio Bernardo Secondo.

Il guarda-freni, posto in coda al treno, accortosi dello sviamento, diede i soliti segnali, e con pericolo evidente della propria vita, si buttava a precipizio dal treno, fortunatamente riportando solo leggiere contusioni; il macchinista, a cui si deve l'essersi evitata una catastrofe, ebbe l'avvertenza di fermare subito il treno, proseguendo poi colla sola macchina sino a Resiutta per telegrafare lo accaduto e chieder soccorso.

Fortunatamente non si hanno a deplorare vittime.

Tutti i passeggieri, fra i quali notavansi alcune signore e dei bambini, spaventati, discesero dal treno, ricoverandosi nel casello 54. Pioveva.

L'aspetto del treno era spaventevole. Due carrozze di prima classe, ammonticchiate una sull'altra, sull'orlo di un precipizio, colle ruote spezzate, i freni rotti, le catene staccate ed infrante, le predelle sfracellate. Una carrozza di 2ª classe, attaccata al rimanente del treno rimasto intatto, si trovava nello stesso disordine.

La strada era cosparsa di frantumi di ferro e di ruote, la terra smossa, le traverse sollevate.

Rimesso il buon ordine e la calma, i passeggieri salirono nelle due carrozze rimaste, ed il treno, così decimato, proseguì per Resiutta.

Ferrovia Lecco-Colico. — Il Consiglio d'amministrazione della Società per la ferrovia briantea ha deliberato di farsi autorizzare dall'assemblea degli azionisti a dare un premio a fondo perduto di L. 30,000 per la costruzione della ferrovia Lecco-Colico, purchè i lavori della costruzione di detta linea siano iniziati nel 1883 e la linea sia aperta all'esercizio entro il 1885.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 17 corr., mandò comunicarsi alla Società concessionaria delle linee di tramvia Torino-Carignano-Moretta, Carignano-Carmagnola, Pinerolo-Saluzzo, ed a quella della linea Torino-Orbassano-Piossasco-Giaveno, i rapporti dell'Ufficio tecnico provinciale circa irregolarità nel servizio e nella esecuzione degli obblighi assunti nei relativi Capitolati, con prefissione di termine a dare schiarimenti in proposito;

Delegò ad una Commissione, composta dei deputati Di Masino, Bertea e Meano, lo studio dei valichi alpini e di una succursale alla galleria di Exilles;

Prese atto della comunicazione dei disegni e progetti per la costruzione dei ponti a doppio uso sul Pellice e sul Po, trasmessi dalla Direzione governativa dei lavori di costruzione della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore.

Linee d'accesso al Gottardo. — La sera del 2° corr. si è riunita la Commissione municipale di Torino, incaricata degli studii sulla questione ferroviaria. Dopo lunga discussione, venne approvato il seguente ordine del giorno:

« Chiedere al Ministro dei lavori pubblici che faccia procedere agli studii di una ferrovia, che meglio possa allacciare Torino al Gottardo; raccomandare vivamente i desiderii dei Comitati di Verbano ed Intra e gli studii della Deputazione provinciale ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 22 scrive:

Il treno-lampo sulla linea del Gottardo pare che potrà ancora essere introdotto in questo estate, le difficoltà che erano state sollevate essendo soppresse. Il Consiglio federale ha formalmente ammesso che il treno-lampo percorra il tronco Rothkrutz-Erstfeld senza alcuna fermata, e quindi senza l'arresto a Fiora. Invece la Società del Gottardo farà in modo che il treno diretto, che parte da Lucerna alle ore 10, abbia a fare stazione a *Seewen-Svitto*.

Ferrovia dell' Arlberg. — Scrivono da St-Anton Arlberg (Tirolo), 25, alla *Gazz. Piem.*, circa al modo in cui procedono i lavori della grande galleria dell' Arlberg, che il giorno 23, dalla parte orientale, si arrivò a 4,500 metri d'avanzamento. Restano ancora 608 metri a raggiungere la metà dell'asse della galleria; cioè restano ancora 608 m. per arrivare all' estremo punto del lavoro dell' Impresa del sig. Ceconi; vi si arriverà non più tardi della metà del prossimo agosto. Quindi le perforatrici del sistema Ferroux ad aria compressa proseguiranno la perforazione fino al punto in cui incomincia il lavoro col sistema Brandt ad acqua compressa, ove si è indietro di 700 metri e più.

Se non sopravviene qualche ingrato avvenimento, si spera che la sonda perforatrice trapasserà l' ultimo diaframma delle montagne dell'aquila sul finire del prossimo novembre.

La costruzione delle linee d'accesso, tanto dalla parte dell'Arlberg che del Vorarlberg, prosegue alacremente. Si dice che non più tardi del mese d'agosto sarà aperta all' esercizio la linea da Innsbruck a Landek, tratta di 75 chilometri: restano ancora 30 chilometri per giungere all' imbocco orientale della grande galleria.

Ferrovie rumene. — Un telegramma da Pest, pubblicato dalla *Presse* di Vienna, dice che alla Conferenza per la sistemazione delle tariffe sulle Strade ferrate tedesche e rumene, i delegati della Rumania hanno rifiutato categoricamente di accordare all'Austria il trattamento favorevole concesso a questa Potenza dalla Germania.

— Si ha poi da Bucarest che la gestione di tutte le ferrovie del regno essendo ora affidata ad una sola Direzione, il Governo si propone di spiegare la massima attività per lo sviluppo della sua rete. Per la fine dell'anno prossimo, lo Stato costruirà 800 chil. di nuove linee

Le ferrovie progettate si compongono, in primo luogo, di tre tronchi, che andranno a riunirsi sulla grande linea Vercierova-Bucarest, per dirigersi verso il Nord. Sono essi i tronchi: Filiascu-Tirgu-Jiului, Slatina-Rumunik e Titu-Tirgovistria.

Verranno poscia i tronchi: Ajud-Okua e Bacau-Piatra della ferrovia Bucarest Roman, ed una linea da Ungheni a Berlad. Ma una delle linee più importanti sarà quella, che si calcola di costruire tra Bucarest ed una stazione della ferrovia Bnzeu Braila, per raggiungere poscia la linea Czernavoda-Kustendie, dopo traversato il Danubio. Questa ferrovia è destinata a collegare direttamente la rete rumena al Mar Nero.

La Romania conta attualmente 2,000 chil. di ferrovie. Col compimento delle linee progettate, essa possederà quindi una delle reti più fitte dell'Europa.

Ferrovie russe. — Come abbiamo già annunciato, il 3 corr. fu inaugurata fra Tiflis, Capitale della Transcaucasia, e Baku, uno dei porti del mar Caspio, la ferrovia, che da 15 anni era in costruzione, destinata ad unire il Caspio col mar Nero.

La distanza fra Tiflis e Baku può essere oggi percorsa in 16 ore. Il servizio postale richiedeva prima 5 giorni.

Questa ferrovia realizza, commercialmente e militarmente, una delle maggiori imprese del regno di Alessandro III.

Tiflis dista da Baku 125 leghe. Fra le due città vi sono cinque Stazioni.

La ferrovia ha permesso di studiare da vicino un paese finora inesplorato, e che sembra poter offrire grandi risorse agricole.

La linea attraversa una contrada notevole per diversi titoli, e tra gli altri il distretto Sarunchi, ricco di petrolio. Si cita una fonte, che da cinque anni dà in media 1,000 sterline di petrolio al giorno. L'intiera produzione delle sorgenti di Sarunchi fu nel 1878 di 760,000,000 di sterline, ed oggi la si calcola di 3 miliardi e 800,000 sterline.

Ferrovie turche. — La *Presse* di Vienna dà i seguenti calcoli delle distanze delle due linee ferroviarie turche per Costantinopoli e Salonicco, che si costruiranno in seguito alle decisioni ultimamente prese.

Calcolando 35 chilometri all'ora come celerità massima, un viaggiatore andrà da Vienna a Belgrado in 17 ore ed 1|4, chil. 604; a Nisch in 24 ore ed 1|2, chil. 849; a Sofia in 28 ore e 1|2, chil. 999; a Filippopoli in 34 ore, chil. 1191, ad Adrianopoli in 39 ore e 3|4, 1392 chil.; ed a Costantinopoli, in 48 ore ed 1|4, chil. 1684.

Sino ad ora s'impiegavano 70 ore da Vienna a Costantinopoli passando per Orsova, Bukarest e Varna.

Sull'altra linea, un viaggiatore impiegherà da Vienna a Skoplia 31 ore, 1085 chilom.; e da Skoplia a Salonicco 40 ore e 1|2, 1420 chilom. Da Vienna ad Alessandria d'Egitto, passando per Salonicco, un viaggiatore impiegherà giorni 4 e 2|3, mentre presentemente, per la via di Trieste e Corfu, ci vogliono 6 giorni.

Il viaggio da Londra a Costantinopoli sarà di appena 4 giorni, e da Londra a Salonicco di 3 giorni e 1|2 soltanto.

Ferrovie in Egitto. — Secondo un dispaccio da Cairo pubblicato dallo *Standard*, l'ingegnere della Compagnia che si propone di costruire la ferrovia da Suakin a Berber, fu chiamato dinnanzi al Consiglio dei Ministri, e sebbene non sia stata ancora presa una deliberazione definitiva, credesi che il Governo egiziano sia favorevole al progetto.

I promotori dell'opera si impegnerebbero a compire la linea, lunga circa 300 miglia, in 18 mesi. Essi fanno valere in favore del loro progetto, che esso aprirebbe interamente il Sudan all'influenza ed al commercio dell'Egitto.

Disastro in Scozia. — Nella notte di martedì della scorsa settimana avvenne un terribile infortunio ferroviario nelle vicinanze di Lockerbij in Scozia.

Il *convoglio omnibus*, giunto da Stranvaer in quella Stazione, urtò con un convoglio merci, e molti carrozzoni fuorviarono, passando su di un altro binario. Appena avvenuto ciò, giunse a tutto vapore il *convoglio-corriere* di Glaxgow, ed investì con grande violenza i carrozzoni dei passeggeri del convoglio fuorviato, i quali, già atterriti dal primo scontro, si trovarono sopraffatti da nuovo e più tremendo spavento. All' urto tenne dietro una indescrivibile scena d' orrore. Sette persone rimasero fatte a pezzi in sull'atto, e venti altre gravemente ferite.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici. — In seguito alla dimissione data dall'on. Baccarini, venne da S. M. nominato Ministro dei lavori pubblici il senatore comm. Francesco Genala, professore di diritto costituzionale nella Scuola di scienze sociali in Firenze. La sua nomina è general-

mente approvata, come uomo di molta dottrina, e versatissimo nelle questioni economiche e ferroviarie. Com' è noto, egli è stato relatore, insieme coll' on. Brioschi, della Commissione d' inchiesta sull' esercizio delle ferrovie. Pare ch' egli ritirerà il progetto di legge presentato dall' on. Baccarini, essendosi, nella Commissione parlamentare di cui faceva parte, mostrato contrario al riscatto delle Ferrovie Meridionali.

L' on. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate, ha acconsentito ad assumere provvisoriamente la firma come Segretario generale al Ministero dei lavori pubblici per deferenza verso l'on. Genala. Ha però manifestato la ferma intenzione di non rimanere in quella carica.

L'on. Baccarini è stato dispensato, in seguito a sua domanda, dal servizio d' Ispettore nel Genio civile, ed ammesso a fare valere i suoi titoli per la pensione.

Lavori a Messina. — Si ha da Messina che lavorasi alacremente alla costruzione della strada militare, che dalla località detta Campo degl' Inglesi scenda al Faro.

La costruzione delle strade militari lungo il dorsale dei monti Peloritani e per l'altro versante dei medesimi, costituirà la prima fase dei lavori di fortificazione, che dovranno svilupparsi presso Messina e le sponde dello Stretto.

Lavori alla Spezia. — Fra non molto, la Direzione straordinaria del Genio militare pei lavori della regia Marina in Spezia avrà pronto il Capitolato d'appalto per la costruzione di un grandioso bacino, capace di contenere comodamente l'*Italia* e la *Lepanto*; le quali navi, per la loro lunghezza, appena troveranno posto nel massimo bacino attualmente esistente nell'Arsenale di Spezia, e quindi a disagio si potranno eseguire, attorno alle medesime, i lavori occorrenti per la loro corazzatura.

Lavori a Bordighera. — Scrivono da Bordighera che ad Ospedaletti, borgo vicinissimo a quel Comune, proseguono alacremente i lavori per opera del *Crédit Foncier*, il quale ha fatto importanti acquisti di terreni, e vi fabbrica grandiosi alberghi e ville, apre strade, piazze, ecc. Esso, come già annunciammo, vuol fare del piccolo borgo di Ospedaletti una stazione invernale, provvista di tutto il *comfortable*. Il clima vi è temperato, ma la vista piuttosto ristretta, perchè chiusa a ponente dal capo di Bordighera ed a levante dal capo di Sanremo.

Costruzioni navali. — Leggiamo nell'*Italia militare*:

A quanto sappiamo, è stata risolta la questione della macchina di cui dovrà essere dotato il nuovo grande trasporto-cavalli; essa sarebbe una riproduzione della macchina dell'*Ariete*, torpediniere che è in costruzione a Castellammare, cioè della forza di 7,700 cavalli, ed ha due eliche; e ne sarebbe, dietro gli ordini presi fra il Ministero di marina ed il Comitato tecnico per i disegni delle navi, affidata la fornitura alla Ditta Ansaldo di Sampierdarena, riconosciuta atta alla produzione di un apparato di tanta potenza.

Però, secondo le nostre particolari informazioni, il Direttore del Genio navale comm. Bozzoni, autore del progetto di detta nave e membro del Comitato, avrebbe dato un suo voto a parte, col quale esprime parere contrario all'adozione della macchina a due eliche, e ne espone le ragioni tecniche ed economiche.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche. — Il 17 corrente si tenne, nella sede della Società in Napoli, l' annunciata assemblea generale, sotto la presidenza del commendatore Domenico Gallotti, vice-presidente del Consiglio d'amministrazione, coll' intervento di n. 29 azionisti rappresentanti n. 4391 Azioni.

Dalla Relazione del Consiglio d'amministrazione rilevasi che la posizione finanziaria della Società si è di molto migliorata, mercè la Convenzione stipulata con la Banca Generale di Roma, e ratificata nell' assemblea generale straordinaria del 17 febbraio ultimo scorso.

La Relazione poi dice: « Le sorti della nostra Impresa volgono oramai a più serio e brillante avvenire, giacchè in oggi sono scomparse, o stanno per scomparire, le cagioni tutte della crisi industriale, che colpirono così crudelmente in Italia le industrie meccaniche in questo ultimo periodo di cinque anni. Notisi infatti che, oltre alla cessazione del corso forzoso, dalla quale risentiremo una sensibile economia nei nostri acquisti all'estero delle materie prime, e mercè cui saremo forse in grado di esportare dal regno i prodotti dei nostri opificii, abbiamo già risentito un benefico sollievo dal maggior impulso, verificatosi da uno o due anni in qua, nei lavori pubblici ed in quelli ferroviarii. Prova ne sia che, mentre fino ad un anno fa ci vedemmo spesse volte costretti, per deficienza di ordinazioni, di accettare lavori a prezzi di costo, ora invece abbiamo potuto ricusare, senza tema di diminuire la nostra produzione, tutti quei contratti che ci venivano offerti, nei quali non ravvisammo un equo e sicuro benefizio.

« Un altro efficace argomento sul quale fondasi con sicurezza il migliore avvenire cui andiamo incontro, è poi il fatto, quasi certo, dell'assunzione da parte di Società private dell' esercizio delle ferrovie italiane, non solo, ma benanche della costruzione di nuove linee. Lavoro adunque non ne potrà mancare, massime, se come fu proposto alla Camera, la nuova legge ferroviaria imporrà l'esecuzione in paese di tutto quanto può occorrere alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie. E tanto più dovremo rallegrarci di questo fatto, in quanto che ad una Impresa seria come la nostra, la quale ha da mantenere una grande riputazione per la sua potenza e la bontà dei suoi lavori, conviene specialmente di lavorare per conto di Società private.

« Infatti, le Società private si rivolgeranno, pei loro lavori, di preferenza a quelle Imprese che diedero già prove sicure della loro onestà e capacità, sia come mezzi, che come bontà di esecuzione; e con queste Imprese esse non richiederanno ingenti depositi cauzionali, nè disdegneranno discutere o modificare qualche clausola dei Capitolati ». —

Tra i fatti più salienti verificatisi nell'esercizio 1882, la Relazione segnala anzitutto la felice ultimazione in opera del gran ponte sul Ticino a Sesto Calende, le cui fondazioni all'aria compressa furono spinte fino a m. 21 di profondità sotto le acque, e la cui travata metallica, del peso di oltre 3400 tonnellate, venne fabbricata a Castellammare e poscia montata in opera sul posto in soli sette mesi; e ciò contemporaneamente alla fabbricazione e ponitura in opera di oltre 600 tonnellate di altre travate per la stessa linea Novara-Pino, anticipando di oltre due mesi sul termine contrattuale la consegna di tutti questi importanti manufatti.

Ed in secondo luogo, vengono menzionati i lavori di fondazione all' aria compressa pei muraglioni di Lungo Tevere in Roma, nelle località della Farnesina e della Regola, pei quali lavori si eseguirono oltre 9,000 metri cubici di scavo con quel sistema, a mezzo di 18 cassoni metallici, e ciò in soli 11 mesi di tempo.

Siffatti lavori, di una importanza eccezionale e per la mole e per le difficoltà che si dovettero superare, debbono dare il convincimento che questa Impresa giammai si arrestò, nè si arresterà, nella via del progresso e del maggiore sviluppo delle sue forze.

I lavori eseguiti dall'Impresa durante l'esercizio 1882, compresi i suddetti, rappresentano, nella parte metallica un peso totale di tonnellate 8,434,

L'Impresa ha inoltre eseguito n. 290 veicoli ferroviarii per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali.

Tenuto conto dei lavori murarii, di sterro, stradali ecc. assunti dall'Impresa quali appendici ai lavori di sua specialità, l'ammontare complessivo del lavoro nel 1882 rappresenta una cifra di quasi sei milioni di lire italiane.

I lavori che si dovevano ancora consegnare od eseguire al 31 dicembre 1882, o che furono assunti da quella data, rappresentano un totale parziale di tonnellate 8,725.

Si hanno inoltre 2,000 tonnellate e più di nuovi lavori, pei quali già esistono dei compromessi con le Stazioni appaltanti, e quindi un totale di tonn. 10,725.

Finalmente l'Impresa doveva ancora, al 31 dicembre 1882, consegnare od eseguire n. 304 veicoli ferroviarii destinati all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ed ha teste assunto dalla Società della ferrovia Sicula-Occidentale la fornitura di altri 40 veicoli.

La Relazione si chiude notando che i risultati soddisfacenti ottenuti per lo scorso esercizio, e quelli anche migliori che s'impromettono per l'avvenire, trovano la loro base nella fiducia riposta nel Consiglio d'amministrazione, e più ancora nell'ingegno ed operosità dell'amministratore delegato ing. Alfredo Cottrau, e nella intelligenza e nello zelo del personale tutto della Direzione centrale, degli Opificii e dei cantieri di montatura.

Ufficii telegrafici. — Il 16 corrente, nella Stazione ferroviaria di Ardara (prov. di Sassari), è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato; ed il 19 è stato aperto in Parabita (provincia di Lecce) un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 21 corr. in Fiesole, ed il 22 seguente in Montajone (provincia di Firenze), è stato pure aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 25, nelle Stazioni ferroviarie di Barbianello, Garlasco, Groppello Lomellino, Palestro, Pinerolo Po, Robbio (prov. di Pavia), e Fara Novarese (prov. di Novara), è stato attivato il servizio telegrafico governativo pel Governo e pei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, rimasero stazionarii e poco attivi, come al solito. Essi aspettano che la speculazione li tolga dall' obblio in cui sono tenuti, e la speculazione aspetta di conoscere quale indirizzo possa prendere il nuovo Ministro dei lavori pubblici circa i progetti che li riguardano, per porsi all' opera. Frattanto questi valori mantengono i prezzi già acquisiti, con tendenza piuttosto a migliorare che a peggiorare.

E così le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 474 al 477; le Obbligazioni relative rimasero stazionarie sul 270; i Boni sul 538. Le Obbligazioni Sarde, della serie A, vennero quotate a 269; le altre, della serie B, a 272; le nuove a 267.75; le Sarde di preferenza a 229.

Le Palermo-Trapani, sbolliti un po' gli entusiasmi dei giorni passati, non ebbero transazioni importanti, e vennero segnate: quelle di 1ª emissione a 285.50; le altre di 2ª emissione a 296.50. — Le Centrali toscane poco trattate a 460; le Pontebbane a 444; le Meridionali austriache a 295.

Gli onori della settimana toccarono alle Azioni comuni delle Ferrovie Romane, le quali da 118 si elevarono d' un tratto a 135 e 140. La causa di questo repentino rialzo è dovuta alla notizia che la Corte d' appello di Lucca aveva emanata sentenza favorevole alle Azioni comuni Romane, contro le pretese dei possessori delle privilegiate e trentennarie. (V. *Notizie ferroviarie italiane*).

Cotesta causa di rialzo sulle Azioni ferroviarie Romane non fu meno avvertita alla Borsa di Parigi, la quale le spinse a 132.50.

In questa Borsa furono ben tenute le Azioni Lombarde a 327.50; le Obbligazioni a 299 e 299.50; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 287.

CONVOCAZIONI

Società per l' esercizio della Ferriera di Vobarno — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 10 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Moscova, 38), per la nomina dei sindaci in relazione al nuovo Codice di commercio.

Società anonima della Ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 giugno p. v. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 2), per la relazione del Consiglio e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio e dividendo 1882, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di amministratori e sindaci.

Società Anonima Italiana Ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 giugno p. v. in Milano (via Monte Napoleone, 36), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori, per approvazione del bilancio e relative deliberazioni, per la nomina dei sindaci e fissazione della loro indennità, per la soppressione del Comitato esecutivo, e per deliberazioni d'altri oggetti all' ordine del giorno.

Società vetraria Veneto-Trentina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 29 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Montebello, 27), per la nomina di consiglieri e sindaci, per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio, e per comunicazioni diverse.

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 23 giugno p. v. in Napoli (Banca Napoletana), per modificazioni allo statuto e riduzione del capitale sociale, per la elezione di sindaci e fissazione della loro indennità.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 7 giugno p. v., presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l' appalto dei lavori di remissione di danni lungo la strada Garibaldi, da Castropignano alla Trignina, per l' importo di L. 49,000; e di altri simili lavori del tronco della Trignina dalla Garibaldi a Trivento, per l' importo di L. 18,000. Deposito interinale L. 3,450, cauzione definitiva L. 6,400, ambidue in numerario o rendita D. P.

— L' 8 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di consolidamento nella Caserma Grande al Castro Pretorio in Roma, per l' importo di L. 68,750. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto dei lavori di sistemazione dei bastioni della Concezione e del forte Tenaglia, nella piazza di Genova, sull' importo di L. 54,000, ribassato del 14.55 p. 0/0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire in giorni 180 dalla consegna. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto dei lavori di correzione della strada provinciale Maremmana Inferiore (tronco II), nella località di Torrenchiuso presso Zagarolo, sull' importo di L. 48,276.55, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 700 in moneta legale.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Carnica, compreso fra il Rio Valentino e Monte Croce, Confine austro-ungarico, della lunghezza di m. 7,507.30, per la presunta somma di L. 266,500. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali nel 3° dipartimento marittimo (Venezia), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di m. c. 600 di legname abete dell'Adriatico, del Tirolo o di Trieste in alberi (antenne), in diminuzione del complessivo importo di L. 39,152.81, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5,000 come sopra.

— L' 11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di varii fabbricati nel Poligono di artiglieria in Persano, per il complessivo importo di L. 56,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di fabbricati per la sede del Distretto militare di Lodi, per il complessivo importo di L. 104,000. Lavori da eseguire entro 450 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 10,400 in contanti o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1883

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	476,841.—	298.40
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.00	499,370.88	324.48
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 59.00	— 22,529.88	— 26,08
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,593.04	7,132,516.51	4,477.30
Introiti corrisp. nel 1882	1,509.37	6,811,723.36	4,512.96
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 83.67	+ 320,793.15	— 35.66

RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	241,863.95	180.77
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	237,131.27	177 23
Differenze nei prodotti della settimana 1882	»	+ 4,732.68	+ 3.54
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	3,665,052.50	2,739.20
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.—	3,582,798.97	2,677.73
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	»	+ 82,253.53	+ 61.47

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Vélocità	24,084,65	8,627,66	8,813,38
Piccola Velocità	8,839,46	397,85	6,622,21
Totali . . .	32,924,11	9,025 51	15,435,59

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	578,243.49	17,935.06
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	588,419.33	18,252.14
Differenza in più . . .	5	10,175.84	—
Differenza in meno . . .	—	—	317.08
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 febbraio 1883.	1,685,023	4,036,613.30	17,844.63
Periodo corr. 1882	1,681,000	3,796,999.10	16,825.56
Aumento	4,023	239,614.20	1,019.07
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270.61	34,875.72	4,752.90	47,899.23
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.91
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628.93
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.87
Totale . . .	20,253.36	97,091.61	10,020 20	127,365.17

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. versato . . . . . » 35,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di aprile 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	330,041.25	324,276.80	5,764.45	»
Ancona........	106,751.70	115,609.10	»	8,857.40
Aquila.........	86,356.40	75,730.90	10,625.50	»
Arezzo.........	74,982.30	66,378.80	8,603.50	»
Ascoli Piceno	64,520.60	54,551. »	9,969.60	»
Avellino.......	70,161.40	74.346.10	»	4,184.70
Bari	267,747.60	272,389.15	»	4,641.55
Belluno,.......	36,229.60	32,772.50	3,457.10	»
Benevento	38,951.50	43,816.90	»	4,865.40
Bergamo......	198,825.70	187,670.70	11,155. »	»
Bologna.......	293,211.70	291,134.30	2,077.40	»
Brescia	226,481.30	217,802.20	8,679.10	»
Cagliari	169,288.50	171,640.35	»	2,351.85
Campobasso..	83,501.80	78,679.90	4,821.90	»
Caserta	252,868.10	275,066.70	»	22,198.60
Catanzaro.....	96,629 80	100,186.90	»	3,557.10
Chieti..........	89,779.80	91,762. »	»	1,982.20
Como..........	193,378.40	186,379. »	6,999.40	»
Cosenza.......	90,320.70	93,608.15	»	3,287.45
Cremona.	152,871.20	165,425. »	»	12,553.80
Cuneo	254,058.70	246,842.40	7,216.30	»
Ferrara........	174,607. »	185,537.40	»	10,930.40
Firenze........	541,442.80	528,347.30	13,095.50	»
Foggia	153,719.30	161,050.80	»	7,331.50
Forlì	109,058. »	110,701.60	»	1,643.60
Genova........	560,608.40	540,792.20	19,816.20	»
Grosseto	71,652.90	74,253.10	»	2.600.20
Lecce	241,561.20	228,103. »	13,458.20	»
Livorno	132,977. »	133,218.90	»	241.90
Lucca..........	163,990.85	160,552.25	3,438.60	»
Macerata......	75,222.12	71,454.90	3,767.22	»
Mantova	179,542.95	175,084,70	4,458.25	»
MassaCarrara	73,619.70	70,311.90	3,307.80	»
Milano.........	716,523.20	689,363.50	27,159.70	»
Modena........	164,203.30	155,728.50	8,474.80	»
Napoli	778,873.10	782,920. »	»	4,046.90
Novara	279,462.40	260,379.70	19,082 70	»
Padova........	226,976.50	226,254.20	722.30	»
Parma....,....	143,479.50	136.890.60	6,588.90	»
Pavia........ .	236,951.50	238,551. »	»	1,599.50
Perugia	175,258.80	174,526.15	732.65	»
Pesaro e Urb.°	68,916.90	62,562.50	1,354.40	»
Piacenza	111,861.55	119,699.20	»	7,837.65
Pisa	202,320.50	209,226.10	»	6,905.60
Porto Mauriz.	86,807.50	84,572.20	2,235.30	»
Potenza	105,469.70	93,721.40	11,748.30	»
Ravenna	114,175.20	122,116.20	»	7,941. »
ReggioCalab.	98,602.40	97,195.56	1,406.84	»
Reggio Emil.	97,807.20	97,809.90	»	2 70
Roma..........	643,011. »	640,617.99	2,393.01	»
Rovigo	166,945.20	160,900.15	6,045.05	»
Salerno........	173,254.85	176,594.90	»	3,340.05
Sassari	101,334.30	108,968.10	»	7,633.80
Siena	66,654. »	76,548.10	»	9,894.10
Sondrio........	25,382.60	26,992. »	»	1,609.40
Teramo........	53,458.80	52,679.40	779.40	»
Torino.........	549,749. »	557,316. »	»	7,567. »
Treviso	116,562.30	111,657.72	4,904.58	»
Udine..........	197,980.10	196,545.30	1,434.80	»
Venezia	316,573.70	338,211.90	»	21,638.20
Verona	240,875.80	218,734.30	22,141.50	»
Vicenza	119,717.70	109,769.80	9,947.90	»
Somme L.	12,029,148 87	11,932,529 27	267,863.15	171,243 55
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	171,243 55	
Resta l' aumentodiaprile	. . . .	. . . .	96,619 60	
Prod. dal gen. al 31 marzo	36,216,677 42	35,395,819 32	820,858 10	
Totali gen. L.	48,245,826 29	47,328,348 59	917,447 70	

Per il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

Caltanissetta.	87,395. »	80,181.15	7,213.85	»
Catania........	184,485.60	160,364.65	24,120.95	»
Girgenti	97,503.50	91,825.40	5,678.10	»
Messina	117,563.05	116,574.90	988.15	»
Palermo.......	207,705.65	206,287.40	1,418.25	»
Siracusa.......	95,000.80	79,151.10	15,849.70	»
Trapani	68,967.60	66,218.25	2,749.35	»
Somme L.	858,621.20	800,602.85	58,018.35	»
Prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo...	2,465,883 80	2,340,003. »	125,880.80	
Totali gen. L.	3,324,505. »	3,140,605.85	183,899 15	

Il Direttore della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 12 maggio 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
A. BERETTA.

L' Ispettore Generale
MOROSINI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETA' ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE

CAPITALE: Nominale 200 milioni — Versato 190 milioni

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa nell' adunanza del 16 corrente del Consiglio d' Amministrazione, a forma dell' Art. 25 degli Statuti Sociali è convocata pel giorno 19 prossimo Giugno, a mezzodì, nella sede della Società in Firenze, Via Renaj N. 17, una Assemblea straordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del Giorno:

Comunicazioni del Governo contenenti proposta di prorogare per un altro anno e cioè a tutto il 30 Giugno 1884 la facoltà del Governo stesso di procedere al riscatto della rete Sociale alle condizioni di cui all' Art. 22 della Convenzione 28 Aprile 1881 approvata con legge 23 Luglio stesso anno N. 334 (Serie 3^{a}).

E proposta inoltre per la eventualità, di cui allo stesso articolo 22 che il Consiglio si faccia autorizzare ad entrare in trattative col Governo per assumere l' esercizio di una delle reti, nelle quali secondo il ripetuto progetto di legge sarebbero divise le ferrovie italiane, nonchè per le firme dei relativi atti quando si riesca alla combinazione nel predetto articolo preveduta, ben inteso sotto riserva dell' approvazione del progetto di legge e salvo le modificazioni che vi venissero introdotte.

E relative deliberazioni dell' Assemblea.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall' Art. 22 degli Statuti, potrà essere fatto dal giorno 1° all' 8 Giugno p. v.

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Napoli**, alla Cassa della Direzione dei Lavori,
» **Torino**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Genova**, alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Milano**, presso il signor Giuiio Belinzaghi,
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia,
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione dei Trasporti,
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale,
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C.

I depositi effettuati per l' Assemblea ordinaria indetta per il 15 Giugno, saranno validi anche per quella chiamata col presente avviso quando non siano stati ritirati.

Firenze, li 18 Maggio 1883.

Le modalità per l' esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno N. 115 del 17 corr. e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVI Mercoledì 6 Giugno 1883. Num. 23

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

RELAZIONE MINISTERIALE
PREMESSA AL DISEGNO DI LEGGE

(Contin. e fine — V. n. 22).

(*Seguito*). 5. *Partecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio.*

Ma di un altro sistema bisogna pur parlare, di quello cioè proposto dalla Commissione d'inchiesta, la quale suggeriva di compensare l'esercente mediante una partecipazione al prodotto lordo, determinata da tre coefficienti diversi, a seconda delle tre categorie di traffico: viaggiatori, merci a grande velocità, e merci a piccola velocità.

Noi abbiamo dovuto persuaderci delle difficoltà inerenti all'adozione di queste tre partecipazioni parziali, per quanto esse corrispondano a concetti teoricamente esatti.

Ed anzitutto sta il fatto, che i prodotti delle tre categorie di traffico non sono più distinti l'uno dall'altro, dopo che dal prodotto complessivo si è stornata una certa somma a favore dei fondi di riserva.

È evidente che, seguendo un concetto analogo a quello da cui partiva la Commissione d'inchiesta nel proporre tre coefficienti di partecipazione, bisognerebbe provvedere ad ogni singolo fondo, non già mediante una prelevazione dal prodotto lordo totale, ma mediante tre prelevazioni parziali dai prodotti delle tre categorie di traffico, stabilite in ragione del rapporto in cui stanno le particolari esigenze di ciascuna di fronte al fondo in questione. Ciò anzi sarebbe necessario, affinchè i fondi di riserva riescissero sempre costituiti in giusta misura. E così procedendo, rimarrebbero appunto tre residui parziali dei tre prodotti lordi, cui potrebbesi applicare il concetto di tre coefficienti di partecipazione.

Ma è agevole il capire quali difficoltà presenterebbe nella pratica la ripartizione di ogni fondo sulle tre unità di traffico; e se la si potrebbe forse tentare pel fondo di rinnovamento del materiale fisso, riuscirebbe affatto impossibile di pervenirvi pel fondo di riserva destinato agli ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, e per quello che deve coprire le passività delle nuove linee. Cosicchè bisognerebbe accontentarsi, per l'applicazione dei tre coefficienti, di dividere il prodotto residuo, che si ha dopo fatti i prelevamenti pei suddetti fondi, in parti proporzionali ai prodotti lordi delle tre unità di traffico.

La determinazione stessa poi dei tre coefficienti esigerebbe uno studio di ripartizione, sulle tre categorie di trasporti, tanto delle spese a carico dell'esercente, come dell'interesse del capitale che esso dedica all'impresa.

Ora, un tale studio non è possibile cogli elementi che fornisce l'esperienza del passato sulle nostre ferrovie. Le difficoltà che vi si oppongono non sono minori di quelle che fanno respingere il sistema di rimborso delle spese secondo prezzi unitarii prestabiliti, la cui determinazione, come osservava l'on. Commissione d'inchiesta, « con tanta approssimazione al vero da poter servire di base ad un appalto dell'esercizio, è opera, se non impossibile, certamente molto ardua, e richiedente lunga e sicura esperienza e calcoli accurati, fatti sopra elementi raccolti per questo preciso scopo ».

Certo si è che per i tre coefficienti bisognerebbe accontentarsi di valori dedotti con criterii di approssimazione, e che i compensi all'esercente derivanti dalla loro applicazione ai tre prodotti lordi, i quali in ogni modo dovrebbero venire corretti in base ad una tariffa convenzionale, non potrebbero sperarsi egualmente proporzionali al costo effettivo delle singole categorie di trasporti, e sviluppandosi queste in diversa misura, potrebbero nascerne grandi differenze a danno od a benefizio delle Società.

Si noti poi che assai poco attendibile sarebbe l'applicazione, che fra qualche anno si volesse fare ai risultati dell'esercizio delle nostre ferrovie, di cifre dedotte da quelli ottenuti in pochi anni precedenti la stipulazione di contratti d'esercizio; imperocchè sulle nostre ferrovie il movimento è lungi dall'essere arrivato ad un periodo di regime, e su di esso esercitano, e continueranno ad esercitare per una lunga serie di anni avvenire, influenza varia ed essenziale, elementi numerosi, mutabili indipendentemente l'uno dall'altro, anche per circostanze estranee a quelle del servizio propriamente detto. Ed è senza dubbio arduo problema il fissare leggi approssimative di relazione fra tutti

quegli elementi. Dovendole fissare, e fissare si debbono nello stipulare un contratto d'esercizio, è savizezza il limitarle alla più stretta comprensione ed alla più semplice applicazione.

Per queste considerazioni, noi riteniamo che i pregi inerenti al sistema di tre speciali coefficienti di partecipazione sieno accompagnati da difficoltà tali, da lasciare in dubbio se esso sia preferibile a quello di una compartecipazione mediante un unico coefficiente, il quale colpisca il complessivo prodotto lordo, che rimane dopo fatte le prelevazioni pei fondi di riserva. E quindi nel disegno di legge è lasciata facoltà al Governo di stabilire nei contratti uno o più coefficienti di partecipazione, a seconda del risultato di quegli ulteriori studii che occorrerà di fare nello addivenire all'appalto dell'esercizio.

Rimane però a vedere, nel caso di un solo coefficiente, se convenga, se sia equo lasciare costante per tutta la durata del contratto la cifra, che determina la quota percentuale di prodotto a favore delle Società; oppure se la si debba rendere decrescente coll'aumentare del traffico. E ciò che si dirà, potrà valere anche pel sistema di tre diversi coefficienti.

Partendo dalla sola considerazione che, a tariffa costante, il rapporto fra la spesa ed il prodotto lordo va diminuendo, e che ciò tanto più facilmente dovrà succedere su una rete come la nostra, il cui traffico è lungi dall'aver raggiunto tutto lo sviluppo di cui è suscettibile, parrebbe doversi, nell'interesse dello Stato, fare decrescente il coefficiente che determina il corrispettivo delle Società.

Questo accadeva, come si è già osservato, nel sistema adottato dalle Convenzioni d'esercizio del 22 novembre 1877. Ma è da notarsi che, nel meccanismo di quelle Convenzioni, era dallo Stato corrisposto alle Società, indipendentemente dai risultati dell'esercizio, l'interesse di quasi tutto il capitale sociale, adoperato in massima parte nella costituzione del deposito a garanzia da versarsi dalle Società nelle Casse dello Stato; per modo che nella parte di prodotto lordo riservatagli, doveva l'esercente trovare quasi unicamente un corrispettivo alle spese vive d'esercizio, a fronte delle quali era poi minima la cifra rappresentante l'interesse dovuto al capitale circolante ed il premio dell'impresa.

Nel caso presente invece, colla partecipazione al prodotto lordo vuolsi compensare la Società, tanto delle spese che rimangono a suo carico, come dell'interesse del capitale; e se le prime, riferite ad unità di traffico, diminuiscono collo svilupparsi dei trasporti, non può dirsi altrettanto dell'interesse del capitale. All'esercente si è imposto l'obbligo di provvedere ai necessarii aumenti di materiale mobile; ed ove si tenga conto delle continue e sempre crescenti esigenze del commercio e del pubblico viaggiante in fatto di velocità, sicurezza, comodi, lusso, ecc., non potrà certamente ritenersi decrescente, coll'aumentare delle quantità dei trasporti, quella quota del costo di ogni unità di traffico, che rappresenta l'interesse del capitale mobile. È, per conseguenza, giusto che la frazione della partecipazione dovuta all'esercente, che va a rimunerarne il capitale, si mantenga in rapporto approssimativamente costante col prodotto lordo. In quanto agli effetti della costanza della rimanente frazione del coefficiente di partecipazione, è da notarsi che la ripartizione del prodotto lordo si fa dopo eseguiti i prelevamenti pei fondi di rinnovamento e di riserva. Ora, per molti anni, sulle nostre ferrovie si andranno rapidamente aprendo all'esercizio nuove linee, che aumentano il numero dei chilometri, in base al quale deve farsi la prelevazione pei fondi proporzionali alla lunghezza della rete. E certo, l'incremento del prodotto non seguirà di pari passo quello dell'estensione della rete. Cosicchè la parte del prodotto che rimane da ripartire fra Stato ed esercente aumenterà meno rapidamente dell'effettivo sviluppo della quantità dei trasporti.

Queste considerazioni mettono in rilievo cause, le quali possono produrre contrarii effetti sul rapporto che passa tra le spese da compensare all'esercente e la somma da ripartire tra esso e lo Stato: effetti difficilmente traducibili in cifre, ma che giustificano fino ad un certo punto la partecipazione a coefficiente percentuale *fisso*, che il Governo propone a base dei nuovi contratti.

Esse dimostrano in pari tempo quante siano le incertezze, che si presentano, sotto una od altra forma, in qualunque sistema si voglia adottare per queste stipulazioni.

Non è quindi difficile immaginare che, in questa indeterminazione, da un lato le Società possono fare considerevoli economie sulle spese, e dall'altro l'incremento del prodotto lordo può essere più rapido e meno costoso di quanto oggi sia dato prevedere.

Ora, non sarebbe giusto che lo Stato, proprietario delle linee, non fosse chiamato a partecipare a benefizii risultanti da tutto l'insieme dei provvedimenti legislativi che promuovono e secondano il lavoro, e da una savia ed oculata politica nella tassazione dei trasporti, di cui rimane arbitro il Governo.

Conformemente quindi a quanto era stabilito nelle Convenzioni del 22 novembre 1877, ed a ciò che si propone dalla onorevole Commissione d'inchiesta, si stabilisce che, ove gli utili netti delle Società abbiano a varcare un certo limite, debba ad essi partecipare lo Stato.

6. - *Costituzione delle Società e disposizioni diverse.* — La storia delle nostre ferrovie reca troppi esempii di Società ferroviarie che, impotenti a soddisfare gli impegni assunti, si spinsero fin sull'orlo del fallimento, perchè nel formare nuove Società non si debba avere principal cura di costituirle su solide basi finanziarie.

Certo, le Compagnie semplicemente esercenti non affrontano tante incognite, quante si presentano a Società concessionarie, che corrono le alee dipendenti dall'incertezza nei preventivi del costo delle linee da costruire, e quelle delle oscillazioni del credito, quando debbono ricorrere alla emissione di Buoni ed Obbligazioni per far fronte alle ingenti spese di primo impianto delle linee concesse.

Ma anche una Società semplicemente esercente corre delle alee, contro le quali non può e non deve essere completamente garantita dal Governo, se non vuolsi togliere ogni carattere industriale all'intrapresa, ed ogni stimolo nella Società a ben esercitare.

L'esercizio ferroviario può, come qualsiasi altra industria, essere soggetto a crisi. Se la Società esercente non ha troppo forti impegni da soddisfare, se la caverà, dando all'occorrenza un minor dividendo agli azionisti. Ma se ha da pensare anzitutto a pagare gl'interessi di un gran numero di Buoni e di Obbligazioni, può molto facilmente trovarsi nell'impossibilità di adempiere ai propri obblighi.

E l'onorevole Commissione d'inchiesta ferroviaria osservava appunto, come bene spesso causa principale del non aver potuto mantenersi in vita alcune delle Società ferroviarie che hanno esistito in Italia sia stata una soverchia sproporzione nell'ammontare delle Obbligazioni di fronte a quello delle Azioni. Perciò essa proponeva che, analogamente a quanto erasi stabilito nelle Convenzioni ferroviarie del 1877, non fossero le Società esercenti delle nostre reti autorizzate ad emettere Buoni ed Obbligazioni per una somma superiore alla metà del Capitale-Azioni.

Nel caso nostro però, una tale misura riuscirebbe soverchiamente restrittiva di fronte all'onere imposto alle Società di provvedere ai necessarii aumenti di materiale mobile, onere che nelle Convenzioni del 1877 era lasciato completamente a carico dello Stato. Noi riteniamo quindi che non sia il caso di porre alla emissione di Obbligazioni un limite minore di quello consentito dall'art. 171 del Codice di commercio, il quale permette che quei titoli salgano ad una somma eguale al capitale versato.

Per tal modo, è assicurata alle Società, nelle crisi finanziarie, una saldezza maggiore di quella che fosse da attendersi per lo passato, quando non si obbligavano gli azionisti a somministrare più di un terzo del capitale necessario all'impresa; ed in pari tempo non si rende troppo difficile il procurarsi i mezzi finanziarii per far fronte alle necessità dell'esercizio.

Siccome poi non potrebbero escludersi i capitali esteri nella costituzione delle nuove Società, voi troverete ragionevole che sia a queste lasciata facoltà di nominare in

parte stranieri a membri del Consiglio d'amministrazione, purchè essi abbiano stabile domicilio in Italia. Ed affinchè il Governo abbia sufficiente garanzia sulla regolarità della gestione sociale, noi riteniamo necessario che una parte dei componenti il Consiglio d'amministrazione sia di nomina diretta del Governo. Potrà così essere esercitato sull'andamento dell'amministrazione e sui conti sociali quel controllo, che è tanto più necessario, in quanto che l'utile netto delle Società, riferito al capitale in Azioni, non deve mai superare un determinato limite, senza che alla eccedenza partecipi lo Stato.

Di questa partecipazione all'utile netto già si è detto essere principal motivo il fatto che, qualunque sia il sistema adottato nell'appaltare all'industria privata l'esercizio delle ferrovie dello Stato, il corrispettivo pattuito a favore della Società risulta dall'applicazione di una formola ai prodotti dell'anno che si considera, nella quale entrano *costanti* o *coefficienti* desunti dai risultati di uno o pochi anni d'esercizio anteriori a quello della stipulazione del contratto.

È quindi ovvio il concepire come a quel corrispettivo, da giusto ed equo che poteva riuscire per quell'anno il quale ha fornito i dati numerici pei calcoli, e per alcuni anni prossimi, possa divenire troppo vantaggioso o rovinoso per le Società, ove il contratto abbia una lunga durata. E ciò tanto più facilmente potrà accadere per le Ferrovie italiane, che sono lungi dall'avere raggiunto tutto lo sviluppo di traffico di cui sono suscettibili, e sulle quali il maggiore o minor costo dei trasporti e le sue variazioni in rapporto all'entità del traffico possono venire alterati da tante cause, cui si ebbe ripetutamente occasione di accennare.

D'altronde, i perfezionamenti, che possono essere suggeriti dal continuo progresso della scienza e dell'esperienza consigliano pure a non fare contratti d'esercizio di troppo lunga durata.

Perciò si ritiene preferibile, tanto nell'interesse del Governo, come in quello delle Società, di dividere la durata dell'appalto, fissata di sessanta anni, in tre periodi di venti anni ciascuno, come era stabilito nelle Convenzioni del 22 novembre 1877, anzichè in due soli di trent'anni, come è stato proposto dall'onorevole Commissione parlamentare d'inchiesta.

L'opportunità di un periodo che non superi i venti anni risulta anche dal fatto, che in un ventennio, non solo saranno costruite tutte le nuove linee ordinate dalle leggi di cui si fece cenno nel primo capitolo di questa Relazione, ma potranno anche essere già constatati gli effetti, che esse produrranno sul traffico delle nostre reti, e si avrà così una norma per le opportune modificazioni da portarsi ai contratti d'esercizio.

Oramai poi è ordinata la costruzione, non solo delle maggiori e più importanti nostre arterie ferroviarie, ma anche quella di molte linee destinate a servire bisogni regionali e locali; cosicchè è diminuita la probabilità, che si presentava per lo passato, di future concessioni di linee parallele e concorrenti, che abbiano a sottrarre il traffico a ferrovie già esistenti. E quanto alle tramvie, quando pure congiungenti due punti di una ferrovia se possono temporaneamente deviare da questa una parte dei trasporti, sono per loro natura chiamate a creare nuovi traffici, cui la strada ferrata non è atta a soddisfare, ed a restituire a questa, tardi o tosto per altra via, quella parte di introito che momentaneamente le abbiano sottratto.

Cosicchè più facilmente si potranno regolare i rapporti fra lo Stato e gli assuntori dell'esercizio delle nuove reti, nei casi di concessioni di ferrovie o di tramvie che dal Governo venissero accordate, in modo da evitare che si rinnovino in futuro liti, le quali ebbero già in passato a sorgere per il privilegio accordato ai concessionarii di ferrovie dall'articolo 269 della legge sui lavori pubblici.

La impossibilità però di fissare norme per tutti i casi controversi, che in venti anni si possono presentare nei rapporti fra lo Stato e le Società, debbono facilmente persuadervi che non mancheranno altre molte occasioni di contestazioni. E l'esperienza ci ha ormai dimostrato che, tanto nell'interesse del Governo, come in quello degli esercenti, conviene che le questioni vengano risolte con la maggior prontezza possibile. A ciò provvedesi nello schema di legge, col deferire ad una apposita Commissione la risoluzione di ogni differenza, che possa insorgere fra il Governo e gli esercenti nella esecuzione dei contratti.

Mentre poi viene lasciato ai Capitolati di specificare più dettagliatamente gli obblighi ed i diritti delle parti contraenti, riteniamo opportuno stabilire col disegno di legge, che il Governo possa prescrivere il traslocamento ed anche il licenziamento di qualsiasi funzionario od agente dell'esercizio, con obbligo alle Società di ottemperare senz'altro all'ordine ricevuto. La necessità di assicurare il buon andamento del servizio, e l'obbligo di tutelare l'ordine pubblico esigono che al Governo sia riservata una tale facoltà.

7. - *Riscatto delle Ferrovie Meridionali.* — È chiaro che le nuove Società di esercizio non si possono creare, se tutte le ferrovie continentali non sieno prima venute in possesso dello Stato, ossia ove non si riscattino le Strade ferrate Meridionali.

Solamente col riscatto è possibile il raggruppamento delle nostre linee continentali nel modo che vi è stato proposto, e si può facilmente raggiungere l'importante obbiettivo, al quale tendono tutti i paesi, di una certa uniformità nelle tariffe e nelle condizioni dei trasporti, tanto reclamata dall'agricoltura, dal commercio e dall'industria.

Del resto, l'applicazione delle nuove tariffe esigerebbe già di per sè stessa che si modificasse la Convenzione 28 aprile 1881, ed avrebbe pur bisogno di essere riveduta la Convenzione 28 ottobre 1871 per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, la quale, d'altronde, scade il 31 dicembre 1886.

Per questi motivi, il Governo vi propone il riscatto delle Strade ferrate Meridionali e lo scioglimento del contratto per l'esercizio delle Calabro-Sicule.

Le condizioni del riscatto sono già stabilite nell'art. 22 della citata Convenzione, approvata con legge 23 luglio 1881, n. 224 (serie 3ª), dove è fissato il prezzo di lire 25 di rendita per Azione, nel caso di riscatto puro e semplice, e di lire 24, ove la Società delle Meridionali assuma l'esercizio di una delle nuove reti.

Ma le attuali circostanze e condizioni della Finanza potrebbero dissuadere il Governo dal procedere all'emissione di rendita. Epperciò noi vi chiediamo facoltà di potere all'occorrenza stipulare colla Società, mediante speciale Convenzione da approvarsi per legge, modi di pagamento diversi da quelli sovraccennati........

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Marzo 1883*)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di marzo 1883, confrontati con quelli del marzo 1882, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del marzo 1883 ascese a lire 16,252,060, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,104,697
Bagagli	»	290,003
Merci a grande velocità	»	1,446,600
Id. a piccola velocità	»	8,321,110
Prodotti diversi	»	89,650
Totale	L.	16,252,060

(*) V. *Monitore*, N. 22 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1883	1882
Ferrovie dello Stato – Alta Italia	L. 8,658,563	L. 8,257,464
» – Romane	» 2,781,093	» 2,709,855
» – Calab.-Sic.	» 997,287	» 1,018,037
» di Società esercìte dallo Stato	» 1,544,995	» 1,504,553
» Meridionali	» 1,830,633	» 1,857,283
» Venete	» 93,248	» 87,112
» Sarde	» 110,712	» 114,526
Ferrovie diverse	» 235,529	» 232,895
Totale	L. 16,252,060	L. 15,781,725

Si ebbe dunque nel marzo 1883 un aumento totale di lire 470,335 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 404,099; le Romane di L 74,238; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 40,442; le Venete di L. 6,136; le Diverse di L. 2,634. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 26,650; le Calabro-Sicule di L. 20,750; e le Sarde di L. 3,814.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto marzo 1883, confrontati con quelli del 1° trimestre 1882, furono i seguenti:

	1883	1882
Ferrovie dello Stato – Alta Italia	L. 22,826,088	L. 21,799,785
» – Romane	» 7,767,485	» 7,394,440
» – Calab.-Sic.	» 2,990,178	» 2,965,687
» di Società esercìte dallo Stato	» 4,059,263	» 4,080,881
» Meridionali	» 5,625,686	» 5,394,047
» Venete	» 270,457	» 248,132
» Sarde	» 321,671	» 338,634
Ferrovie diverse	» 682,603	» 657,850
Totale	L. 44,543,431	L. 42,879,456

Si ebbe dunque, nel 1° trimestre 1883, un aumento totale di L. 1,663,975 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,096,303; le Romane di lire 373,045; le Meridionali di L. 231,639; le Diverse di lire 24,753; le Calabro-Sicule di L. 24,491; e le Venete di L. 22,325. — Diminuirono invece: le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 21,618; e le Sarde di L. 16,963.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel marzo 1882 era di chil. 9,042, nel marzo 1883 ascendeva a chil. 9,312, essendosi in questo mese aggiunti ai chil. 9,307, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 5 pel tronco Vinchiaturo-Baranello, della rete delle Meridionali. — E la lunghezza media, che nel marzo 1882 era di chil. 8,931, nel marzo 1883 era invece di chil. 9,184. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel marzo 1883, confrontato con quello del marzo 1882, fu il seguente:

	1883	1882
Ferrovie dello Stato – Alta Italia	L. 3,123	L. 3,162
» – Romane	» 1,648	» 1,611
» – Calabro-Sicule	» 742	» 758
» di Società esercìte dallo Stato	» 1,622	» 1,609
» Meridionali	» 1,142	» 1,203
» Venete	» 680	» 635
» Sarde	» 284	» 294
Ferrovie diverse	» 718	» 710
Media complessiva	L. 1,764	L. 1,759

Si ebbe dunque nel marzo 1883 un aumento medio complessivo di L. 5 in confronto del 1882 — Aumentarono: le Venete di L. 45; le Romane di L. 37; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 13; e le Diverse di L. 8. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 61; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 39, le Calabro-Sicule di L. 16; e le Sarde di L. 10.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto marzo 1883, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1882, fu il seguente:

	1883	1882
Ferrovie dello Stato – Alta Italia	L. 8,294	L. 8,349
» – Romane	» 4,604	» 4,396
» – Calabro-Sicule	» 2,226	» 2,208
» di Società esercite dallo Stato	» 4,263	» 4,364
» Meridionali	» 3,524	» 3,581
» Venete	» 1,974	» 1,811
» Sarde	» 826	» 870
Ferrovie diverse	» 2,081	» 2,005
Media complessiva	L. 4,850	L. 4,801

Si ebbe dunque, nel 1° trimestre 1883, un aumento medio complessivo di L. 49 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Romane di L. 208; le Venete di L. 163; le Diverse di L. 76; e le Calabro-Sicule di L. 18. — Diminuirono invece: le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 101; le Meridionali di L. 57; le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 55; e le Sarde L. 44.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

S. M. il Re, nel giorno della festa dello Statuto, ha nominato di *moto proprio* il Ministro dei lavori pubblici, on. Genala, a Grand' Ufficiale dell' Ordine della Corona d'Italia. Colle insegne dell'Ordine, S. M. si compiacque di far tenere all'on. Ministro anche la nuova medaglia dell'Unità italiana per le campagne da esso fatte nel 1859-60-61-66.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia, in seguito a disposizione del Ministero, ha ordinato la costruzione di due treni, composti ognuno di sei carrozze con corridoi laterali e intercomunicanti, forniti di tutto il *comfort* desiderabile ed ammissibile, nelle condizioni del traffico ordinario delle nostre ferrovie. In questi treni, fra altro, vi sarà un servizio di caffè, ritirate, scompartimenti di toeletta per signore, ecc. Essi saranno destinati al servizio direttissimo fra l'alta Italia e Roma, e saranno muniti del freno continuo Westinghouse.

La costruzione delle carrozze verrà affidata alla industria nazionale, secondo i tipi e progetti studiati ed anche eseguiti dal Servizio del Materiale delle F. A. I.

><

In seguito allo sviamento della locomotiva del treno diretto da Roma, avvenuto stamane nella Stazione di Brignole a Genova, la nostra corrispondenza dalla Capitale non ci è ancora pervenuta. Lo sviamento però non ebbe, secondo le nostre informazioni, alcuna sinistra conseguenza.

><

Sappiamo che nelle recenti conferenze tenute a Vienna fra i delegati italiani ed austriaci intorno alla riforma del servizio italo-austro-ungarico, non si è potuto addivenire a proposte accettabili, perchè dai delegati austriaci si è fermamente insistito per ridurre la sfera d'azione delle linee Verona-Pontebba e Verona-Cormons a beneficio delle linee della Südbahn.

Non sarebbe quindi improbabile che l'attuale tariffa diretta italo-austro-ungarica venisse denunciata, e cessasse per conseguenza di aver vigore col 16 del prossimo luglio.

Avverandosi questa ipotesi, lo scambio delle merci fra l'Italia e l'Austria-Ungheria avrebbe luogo come da ferrovia a ferrovia.

><

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha fatto importanti ed opportuni cangiamenti nel personale dell'Amministrazione centrale.

Ha dato alla Divisione IX^a la trattazione degli affari dipendenti dalle linee ferroviarie di 4ª categoria, ed ha staccato l'Ufficio di economia da quello dei contratti.

Il cav. Franco è stato nominato capo della Divisione IXª; il cav. Vivaldi capo della Divisione Iª.

Il cav. Formichi è stato destinato alla Xª Divisione, ed il cav. Conte alla Iª.

><

Tra i decreti firmati da S. M. il Re nell' udienza del 31 maggio p. p. havvi quello che approva il nuovo regolamento stradale della provincia di Torino.

><

Pel giorno 11 del corrente mese è convocata in Torino, dall'ispettore comm. F. Biglia, la Commissione. già da noi accennata, per lo studio relativo al miglioramento della illuminazione dei treni, affine di esaminare la lampada fatta costruire secondo i requisiti prescritti dalla Commissione stessa.

><

S. M. il Re di Serbia ha nominato:

il comm. Ponzone, Capo-traffico nelle Ferrovie A. I., *Commendatore* dell'Ordine Reale di Takova;

il cav. Finzi, Ispettore nelle Ferrovie medesime, *Ufficiale*;

ed i Capi-Stazione di Milano, Venezia e Ventimiglia, *Cavalieri* del suddetto Ordine.

><

L'Amministrazione della ferrovia Settimo-Rivarolo Canavese ha sottoposto all' approvazione governativa lo schema di Regolamento-tariffe pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e merci, che l' Amministrazione predetta sarebbe intenzionata di sostituire a quello ora vigente.

Il R. Commissariato per l' esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha già esaminato tale schema di regolamento, sul quale ha trovato opportuno di fare alcune modificazioni. Ora esso trovasi all'esame del Ministero dei lavori pubblici.

><

La Giunta municipale di Besana, in adempimento a deliberazione del proprio Consiglio, ha chiesto al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria da Besana ad Oggiono, in prolungamento e completamento dell' altra da Monza a Besana, già concessa a quel Comune colla Convenzione del settembre 1882.

Il progetto della nuova linea fu studiato dagli ingegneri Anderloni e Dall'Acqua, e la concessione verrebbe chiesta ai termini degli articoli 10, 11, 15 e 18 della legge 29 luglio 1879, e dell' art. 5 dell' altra legge 5 giugno 1881.

La lunghezza della linea sarebbe di m. 13,561, e si staccherebbe dalla Stazione di Besana per raggiungere la costruenda ferrovia Lecco-Como alla Stazione di Oggiono.

Il costo totale della costruzione sarebbe preventivato in L. 1,740,000, e quindi il contributo dello Stato dovrebbe rilevare a circa L. 1,100,000.

Il raggio minimo di curvatura ammesso nel progetto è di 150 m., e la pendenza massima il 25 per mille.

><

Ci scrivono da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha aderito alla istanza della Ditta Carlo Oggioni per ottenere la riduzione a cent. 30 per vagone e chilometro del prezzo di trasporto delle paste alimentari.

Nell'accordare siffatta riduzione, la predetta Società avrebbe posto per condizione che la nuova tariffa venga applicata, in via di rimborso, per un *minimum* di 100 vagoni all'anno, e soltanto per le spedizioni da Napoli destinate al Piemonte, a Milano ed all'estero.

Tale facilitazione varrà ad attivare alla ferrovia un genere di trasporto, che attualmente, stante l' elevatezza della tariffa, vi sfugge per seguire la via marittima.

><

Dal 12 al 25 agosto p. v. avrà luogo in Bologna il concorso e l' Esposizione internazionale di macchine per la lavorazione rurale della canapa.

Sappiamo ora che il Consiglio direttivo del detto concorso si è rivolto al Governo per ottenere la riduzione dei prezzi di tariffa normale pei trasporti, tanto delle persone, che delle macchine destinatevi.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, la proposta della Società concessionaria della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, di portare la tariffa pel trasporto dei viaggiatori di 3ª classe da L. 0.04 a L. 0.0565 per chilometro.

Tale aumento è consentito dalla vigente Convenzione; ed a compensarlo varranno di certo la istituzione dei biglietti di andata e ritorno, e le modificazioni introdotte nell'orario dei treni per renderne maggiore la velocità e far sì che nella giornata si possa compiere il viaggio di andata e di ritorno nei due sensi.

><

Lo stesso Ministero ha pure approvato, per sua parte, la proposta dell'Amministrazione delle ferrovie Meridionali perchè le tariffe a grande velocità N. 2 e 6, in vigore sulle reti Meridionale e Calabrese pel trasporto del ghiaccio e della neve, siano estese alla rete Sicula; e parimenti le tariffe e condizioni dei trasporti per la linea Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale.

><

Ci scrivono da Catanzaro che quell' Ufficio tecnico governativo per la ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi, ha sottoposto all'approvazione ministeriale il progetto degl'impianti provvisorii del servizio viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità nella Stazione di Catanzaro, affine di poter sollecitare l'apertura all' esercizio del tronco dalla Marina alla Città, mentre si stanno espletando gli studii per lo stabilimento della Stazione definitiva.

L'esecuzione dei detti impianti provvisorii potrà essere compiuta entro il corrente mese, per cui l'apertura all'esercizio del detto tronco potrà aver luogo nei primi del prossimo luglio.

><

Il Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) ha approvato, per quanto lo riguarda, lo schema di tariffe e condizioni dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità sulla ferrovia privata da Monteponi a Porto Vesme, durante l'esperimento dell'esercizio pubblico sulla linea medesima.

><

Il Comitato promotore per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Roma a Bracciano ha chiesto al Governo l'autorizzazione di accedere alle proprietà pubbliche e private per eseguire gli studii di massima.

Il Ministero della guerra ha già dato il proprio assenso per quanto riguarda i rilievi nella zona compresa tra le fortificazioni di Roma.

><

I delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, su domanda del Ministero dei lavori pubblici, hanno deliberato in apposita conferenza di ammettere alla tariffa n. 50 (grande velocità) del nuovo progetto di tariffe, il trasporto delle barbabietole destinate alla fabbricazione dello zucchero.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministaazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò l' acquisto dalla Ditta Bosisio, Larini e Nalban di una piattaforma da m. 14.50. Questa piattaforma verrà esposta alla prossima Esposizione di Torino;

Approvò il preventivo della spesa di L. 62,000, per ristauri provvisori ai guasti prodotti dalle mareggiate all' argine ferroviario presso Cornigliano;

Idem di L. 9,500 per parziale rifacimento in ferro del pavimento in legno del ponte sul Po a Mezzanacorte;

Idem di L. 5,610 per sostituzione di cancelli nella Stazione di Cremona.

><

Lo stesso Consiglio d' amministrazione ha approvato la Convenzione stipulata col Municipio di Sampierdarena per regolare la proprietà, l' uso e la manutenzione degli intersecamenti delle strade comunali di quella città colle linee ferroviarie dell' Alta Italia.

><

Sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 maggio al 2 corr.

Furono approvati, unitamente ad altri di minore importanza, i seguenti progetti:

Per la costruzione del fabbricato-viaggiatori e locali attinenti nella Stazione di Calolzio della ferrovia Bergamo-Lecco;

Per la costruzione di un ponte a travata metallica sul torrente Leogra a Liviera, lungo la strada provinciale di Vallarsa (Vicenza);

Per la costruzione di un faro di 2° ordine nell' isola di Ponza (Caserta);

E per la costruzione di un faro di 5° ordine all' imboccatura del golfo di Terranova Pausania (Sassari).

><

Tra le opere ferroviarie appaltate dal Ministero dei lavori pubblici dal 27 maggio al 2 corr. si notano le seguenti:

Urgenti lavori al tratto di ferrovia fra Cotrone e Capo Rizzuto, della linea Reggio-Taranto, in causa delle pioggie, per L. 10,369.60;

Riduzione di locali per la Dogana nella Stazione di Bologna, per L. 39,000;

Impianto di una piattaforma da m. 9 nella Stazione di Rovigo, per L. 5,092;

Ampliamento della Stazione di Bianzè, della linea Torino-Milano, per L. 39,700.

><

Il Consiglio di Stato, nell'adunanza del 30 maggio p. p., ha approvato, fra altri:

Il progetto per l'ampliamento della Stazione di Pesaro;

Il progetto di lavori supplettivi pel completamento del tronco fra il ponte sul Volturno ed il confine colla provincia di Caserta, della strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso);

Ed il progetto di appalto del tronco Provaglio-Iseo della ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetto di esercizio ferroviario — L'Ufficio II della Camera dei deputati, in sostituzione dell'on. Genala, membro della Giunta pel disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie, ha eletto l'on. Lacava.

— L' *Opinione* aggiunge:

Siamo assicurati essere insussistente la voce che l'onorevole Genala intenda ritirare il progetto di legge sull' esercizio ferroviario. L'on. Ministro dei lavori pubblici avrebbe soltanto intenzione di concertare colla Commissione le modificazioni che parranno opportune.

— Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano tenne mercoledì sera la 3ª ed ultima adunanza per la questione ferroviaria. La discussione durò lunga ed animata fino a mezzanotte, essendo presenti una cinquantina di soci, oltre qualche persona presentata dai soci. Presiedeva l'ingegnere Clericetti. Parlarono gli on. Brioschi, Loria, Brusa, Parravicini, Osnago, Miani, Carcano ed altri; e, dopo essersi respinti alcuni dei 9 ordini del giorno proposti, venne approvato a maggioranza il seguente, proposto dai soci Miani e De Capitani:

« Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano, convocato in seduta straordinaria per esaminare la posizione creata a Milano col progetto di nuovo ordinamento ferroviario presentato alla Camera elettiva nella tornata del 18 gennaio di quest' anno;

« Riconosciuta la necessità che sia posto fine al più presto allo stato di provvisorietà attuale;

« Ammesso il principio che affida ai privati l' industria dei trasporti, riserbando allo Stato l' autorità per la tutela dell' interesse pubblico;

« Ritenuto in massima che la proposta divisione longitudinale delle linee della Penisola, ispirata all' alto concetto dell' unificazione degli interessi e delle relazioni in armonia alla conseguita unificazione politica, e giustificata da ragioni etnografiche, risponde ai bisogni degli scambi naturali tra le regioni meridionali e le settentrionali d'Italia ed ai bisogni degli scambi internazionali;

« Convinto che l'interesse di Milano non possa trovarsi in collisione con quello delle due Società, dovendo queste necessariamente tendere ad assecondare e svolgere nel miglior modo ed al massimo grado le risorse e le esigenze del centro più importante delle loro reti;

« Convinto che sia obbiettivo comune alle due Società rimuovere, anzichè creare incagli al traffico in qualsiasi direzione;

« Convinto che la possibilità di accedere ai centri maggiori, col mezzo delle linee di due Società diverse, è garanzia di servizii migliori e più comodi per effetto della concorrenza che viene a determinare;

« È di voto

» Che sia da appoggiarsi in massima la progettata divisione longitudinale delle ferrovie italiane, salvo il suggerire quei temperamenti speciali che mettano Milano in grado di profittare nel miglior modo della nuova posizione ad essa creata.

« E in queste ordine d'idee,

« Nel mentre fa piena adesione ai voti già precedentemente espressi da altri Corpi commerciali e politici cittadini, che cioè:

« Sia accordato alla Società Adriatica il passaggio del Gottardo a mezzo della linea del Ceneri;

« Sia sollecitamente ed efficacemente provveduto perchè la Stazione di Milano soddisfi alle cresciute e sempre crescenti esigenze del suo traffico;

« Rivolge un caldo appello alle rappresentanze del commercio e dell'industria perchè, con uno studio diligente e maturo, esse additino in tempo quelle modificazioni alle tariffe proposte, che meglio rispondano alle loro aspirazioni e più efficacemente tutelino i rispettivi interessi ».

Ferrovie complementari — Scrivono all'*Araldo* del 3 corrente:

Il Ministero dei lavori pubblici sottopose all'Avvocatura generale erariale il quesito, se possano andare esenti dalla tassa proporzionale di registro gli atti d'appalto per la costruzione delle ferrovie complementari, quando la costruzione vien fatta per conto dello Stato.

L'Avvocatura generale erariale, considerato che la legge sottopone alla tassa fissa di una lira i soli atti di *concessione* delle ferrovie, ed i contratti coi quali un ente morale od un Consorzio stipula un mutuo per la costruzione della ferrovia concessa, ha riconosciuto doversi applicare le norme comuni della legge di registro a tutti i contratti d'appalto per la costruzione di ferrovie, anche quando la costruzione si faccia per conto ed a spese dello Stato.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Negl'incanti tenuti il 30 maggio p. p. presso la Prefettura di Torino, per l'appalto della provvista del materiale fisso occorrente nei due primi tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi tra Ivrea e Tavagnasco e Tavagnasco e Qdincinetto, costituente il lotto 2.o, dell'importare di L. 62,525, ebbe luogo il deliberamento dell'appalto stesso al prezzo di L. 55,647 25.

Il termine utile per fare offerte di ribasso, non minori del ventesimo del prezzo suddetto di primo deliberamento, è fissato in 15 giorni, e scadrà perciò alle ore 11 ant. del 14 giugno corrente.

Ferrovia Zollino-Gallipoli — In seguito alla diminuzione di L. 8.07 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 160,229, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 1° maggio p. p, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura delle traversine, posizione in opera dell'armamento e del materiale fisso, distendimento del secondo strato di massicciata, fornitura e collocamento in opera dei pali di declività e chilometrici lungo i due primi tronchi della ferrovia Zollino-Gallipoli, compresi fra la Stazione di Zollino e il chilometro 17 + 300, si procederà alle ore 10 antim. del 22 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il miglior obblatore in diminuzione della presunta somma di L. 147,298.52, a cui il suddetio prezzotrovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di un mese pel 1° tronco, e di un mese e mezzo pel 2°, colla decorrenza indicata nell'art. 37 del Capitolato d'appalto

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 8,000, ed in L. 16,300 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tunnel dello Stretto di Messina. — La *Gazzetta di Messina*, del 30 maggio, scrive:

Trovasi qui da ieri l'egregio cavaliere Gabelli, ingegnere ispettore della Società Veneta, che si propone la costruzione del tunnel sottomarino attraverso lo Stretto del Faro.

Quantunque dalla relazione fatta dall'illustre prof. Seguenza, per incarico ricevuto dal Governo, sulla natura del sottosuolo dello Stretto, risulti che il terreno in generale sia piuttosto sabbioso, e perciò poco adatto alla costruzione del tunnel, pure la proposta n'è stata fatta dalla Società Veneta in maniera da rendere possibile la costruzione di esso.

Gli studii, intanto, continuano con alacrità.

Ferrovia Frosinone-Isola Sora. — Il 27 maggio p. p. fu a Frosinone una vera festa per la riunione dai promotori del Consorzio per la strada ferrata Frosinone-Veroli-Bauco-Monte S. Giovanni-Isola-Sora.

Vi assistevano il senatore march. Filippo Berardi, i deputati Narducci, Tittoni, Balestra, Grossi e Visocchi, e moltissimi cittadini insieme al sotto-Prefetto.

Il senatore Borardi, nell'assumere la presidenza, esordì col ringraziare il ff. di Sindaco comm. Ricci, e tutti gli altri intervenuti; e dichiarò che, se avesse dovuto arguirsi dal come erasi corrisposto a quel primo invito, si doveva esser sicuri che in brevissimo tempo la locomotiva avrebbe traversato il Tosa ed il Liri.

Diedesi poi lettura di un'accurata relazione del Comitato promotore; ed aperta la discussione, vi presero parte principale tutti deputati dei due circondarii e quasi tutti i rappresentanti dei Comuni; e venne chiusa con un ordine del giorno, facendo plauso al Comitato promotore e voti perchè al più presto venisse legalmente costituito il Consorzio per fare le necessarie pratiche affinchè quel tratto di ferrovia divenisse un fatto compiuto.

Ferrovia della Porretta. — Sere sono, in causa di una frana di un pozzo nella galleria presso Pracchia, rimase interrotta la linea Porrettana, ed i treni dell'Alta Italia furono obbligati a fermarsi a Porretta.

La *Stella d'Italia* dà, in proposito, i seguenti particolari:

Verso le 2 1[2 ant. di ieri, ad una estremità del grande tunnel fra Piteccio e Pracchia, rovinò la muratura di un pozzo, rendendo impossibile il passaggio dei treni.

Non vi fu sacrifizio di vittime umane, e lo si deve al coraggio del cantoniere, che è dal lato di Piteccio.

Poca distanza separava un treno-merci dall'ingresso dell'ampia galleria; è facile immaginare ciò che sarebbe avvenuto, se un grido di allarme non fosse stato dato in tempo. Il cantoniere, compreso il pericolo, non frappone indugio; con sforzi incredibili s'apre un varco tra gli enormi rottami ammonticchiati, guadagna l'imboccatura, e fa risuonare un grido poderoso, che è insieme di salvezza. Il grido è sentito, il treno si arresta, il pericolo è scongiurato.

Gli altri treni dovettero retrocedere.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Ad opportuna norma si rende noto che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione ed a decisione ministeriale, a cominciare dal 1° luglio p. v., le Stazioni di Pino e Monvalle, della linea Novara-Pino, cambieranno l'attuale loro denominazione in quelle rispettivamente di Pino-Tronzano e di Leggiuno-Monvalle.

— Si previene il pubblico che, a datare dal 1° giugno a. c

i portatori di biglietti del servizio diretto Italo-Belga-Inglese ed Italo-Franco-Inglese (via Gottardo), distribuiti dalle Stazioni di Torino e di Genova, potranno a loro scelta percorrere, tanto la via di Milano-Chiasso, quanto quella di Novara-Pino, ferme restando le norme e le condizioni relative a detti servizii, contenute negli Avvisi in data 26 luglio ed 8 settembre 1882.

I prezzi attuali dei biglietti saranno però, a datare dal giorno suindicato, modificati in base a quelli contenuti nell'apposito quadro.

— Si porta a conoscenza del pubblico che, in seguito al divieto di introdurre in Germania maiali, carni suine e salsiccie di ogni specie di provenienza americana, d'ora innanzi le spedizioni di tali merci dovranno essere scortate da un certificato comprovante che la merce non è di provenienza americana.

Questo certificato deve essere rilasciato o da un Console tedesco, o dalle Autorità di polizia del luogo di provenienza; e se non è in lingua tedesca, devesi allegare una traduzione autenticata.

(*Seguono le altre prescrizioni relative*).

Nuovi valichi alpini. — Lunedì scorso riunivasi al palazzo della Provincia di Torino la Commissione pei valichi alpini.

Il conte Valperga di Masino, l'ingegnere Meano ed il senatore Bertea vi rappresentavano la Provincia.

Il conte di Sambuy, l'ing. Frescot ed il cav. Piana rappresentavano il Municipio.

Il cav. Sormani, il cav. Locarni e l'ing. Sclopis erano delegati per la Camera di commercio.

Assisteva alla riunione il prefetto comm. Casalis.

La Commissione elesse a suo presidente il conte di Sambuy,

Discusse a lungo sulla questione dei valichi alpini, fermando principalmente la sua attenzione sui valichi del mezzogiorno.

Approvò quindi il seguente ordine del giorno:

« La Commissione,

« Considerando le mutate condizioni di Torino dopo l'apertura del Gottardo, in attesa degli studii complementari, che confidansi solleciti, fra i valichi della Valle d'Aosta,

« Fa i più fervidi voti per l'allacciamento delle ferrovie italiane colle francesi tra Oulx e Briançon:

« Dichiara doversi rivolgere al Governo affinchè, a scemare i danni attualmente risentiti, si diminuiscano i termini per la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia ».

La Commissione rinviò a venerdì la continuazione dei suoi lavori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 30 maggio p. p.:

Sabato scorso ebbe luogo a Lucerna una seduta del Consiglio d'amministrazione. Vennero approvati i conti ed i bilanci pel 1882 presentati dalla Direzione. Sul saldo del conto esercizio per la seconda metà dell'anno 1882, in franchi 1,394,697.74, sulla proposta della Direzione furono assegnati: fr. 418,457.80 al fondo di riserva per rinnovazione dell'armamento, del materiale ruotante e per accidenti straordinarii, fr. 333,607 70 per diffalcazione sul valore degli stabili, macchine, perdite sul corso dei valori e per spese delle feste dell'apertura (fr. 58,345.57); e fr. 109,493.50 per interesse del fondo di costruzione. Il rimanente di fr. 533,138.74 fu distribuito: in dividendo di fr. 6.25 (5 marchi) per Azione (2 1/2 0/0 per azione) = fr. 425,000, e fr. 108,138.74 sono portati a conto nuovo.

L'adunanza generale degli Azionisti venne fissata al 30 giugno.

— Il Consiglio d'amministrazione ha pubblicato all'uopo il seguente avviso:

I signori Azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di corrispondere sovvenzioni all'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte all'*undecima assemblea generale*, che avrà luogo sabato 30 giugno corrente, alle ore 10 ant., nel palazzo governativo di Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Presentazione dell'undecimo rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, non che dei conti annuali sulla costruzione e sull'esercizio per il 1882.

2° Rinnovazione della nomina per i membri sortenti del Consiglio d'amministrazione, cioè per i signori: avvocato Filippo Bonzanigo in Bellinzona, consigliere nazionale Karrer in Sumiswald, consigliere degli Stati de Hettlingen di Svitto, dott. Sev. Stoffel in Lucerna vice-presidente della Direzione, L. Pfyffer-Balthasar presidente del Consiglio comunale della città di Lucerna, cav. Filippo Cavallini deputato al Parlamento italiano in Milano, e barone De Oppenheim in Colonia.

3° Nomina della Commissione di revisione dei conti (art. 31 dello Statuto).

4° Decisione di una domanda di poter effettuare in seguito il versamento del residuo importo su Azioni del caducate.

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 29 maggio:

A quanto sappiamo, gli studii definitivi di costruzione per i due tronchi di ferrovia Luino-Fornasette-Ponte Tresa e Porlezza-Menaggio sono terminati. Inoltre sappiamo che già sono stati fatti i passi necessarii presso il nostro Governo cantonale per regolare definitivamente l'occupazione della parte della strada cantonale da Ponte Tresa a Fornasette, ceduta per la costruzione della ferrovia, ed a giorni se ne attende la definizione.

Intanto la Direzione della Società di navigazione e ferrovie pel lago di Lugano ha già conchiuso i contratti per la fornitura delle traversine, di cui parte già furono consegnate; ed in questi giorni strinse il contratto colla *Fabbrica di macchine di Esslingen* per la fornitura di sei locomotive. Tali locomotive dovranno essere consegnate: 2 nel mese di gennaio, 4 nel mese di febbraio prossimo futuro.

Venne pure conchiuso il contratto colle *Aciéries du Rhin* a Ruhrort per la fornitura di 1,125,000 chilogrammi di ruotaie d'acciaio (tipo Vignole), k. 52,000 di *eclisses* in acciaio per le ruotaie. Inoltre la Società di navigazione e ferrovie si è riservata la facoltà di ordinare alle stesse *Aciéries du Rhin* le contro-guide di cui potesse aver bisogno, e la cui quantità già venne finora stabilita in k. 70,000. Le ruotaie ed annessi dovranno essere consegnate in due spedizioni, l'una in gennaio, l'altra in febbraio 1884.

A giorni sarà pure firmato il contratto colla Società Veneta di lavori pubblici per la fornitura di tutti i vagoni e carri occorrenti.

Crediamo poi di poter annunciare che in settimana sarà pubblicato l'appalto per l'esecuzione di tutte le opere di sottostruttura e fornitura di ghiaia per la linea Menaggio-Porlezza. L'importo approssimativo presunto per questi lavori è di fr. 304,000 circa.

Traforo del Sempione. — L'ing. Cadolini ha tenuto mercoledì sera, nella sala del Collegio degl'ingegneri ed architetti in Roma, una conferenza sul traforo del Sempione. L'uditorio era scelto e numeroso. Il conferenziere parlò a lungo e con molta precisione, corredando il suo dire con cifre e date. Egli concluse che l'Italia, prima di dare il suo consenso, dovrebbe, per tutelare i suoi interessi, porre alcune condizioni, tra cui le seguenti:

Che un trattato fra l'Italia, la Francia, la Svizzera e la Germania regoli la questione delle tariffe in modo che alle diverse linee internazionali non possa essere sottratto col mezzo di riduzioni speciali il movimento naturale derivante dalle minori distanze;

Che la Stazione internazionale del traforo sia posta sul territorio italiano;

Che, senza aver riguardo alla misura del contributo dell'Italia, il Governo italiano, ad opera compiuta, debba prendere possesso della parte del traforo e di tutti i lavori esterni creati sul territorio nazionale.

Disse poi che l'Italia deve essere soddisfatta, perchè, se oggi si propone un traforo di 18 chilometri di lunghezza, ciò è dovuto alla iniziativa del Genio italiano, che, in occasione del traforo del Cenisio, per primo trovò i mezzi per superare difficoltà da tutti credute sino a quel momento insuperabili.

Il conferenziere fu assai applaudito.

Ferrovie francesi. — È noto che la Convenzione colla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo è già stata firmata; quella colla Compagnia del Nord è definitivamente stabilita; e fra qualche giorno una terza Convenzione, probabilmente quella col Mezzodì, sarà sottoscritta. Il Ministro dei lavori pubblici calcola di poter presentare alle Camere entro la corrente settimana codeste tre Convenzioni.

— Il Ministro stesso ha autorizzato la Compagnia del Nord ad aprire all'esercizio la sezione della ferrovia da Amiens alla valle dell'Ourcq, compresa tra Longneau ed Estrées-Saint-Denis, della lunghezza di m. 57,341.36.

— Al Municipio di Parigi si procede attivamente nella discussione del progetto per la concessione della costruzione della ferrovia interna di Parigi (quasi tutta sotterranea) ad una Compagnia apposita.

È indubitato che il complesso del progetto, leggermente modificato, sarà approvato nella settimana.

Ferrovie inglesi. — Il *Carlisle Journal* annunzia che la Società ferroviaria « London and North-Western » sta facendo gli studii preliminari per costruire un tronco ferroviario dalle sue linee al lago Ulleswater.

Il suo punto di partenza è Yanwath, due miglia al sud di Penrith sulla ferrovia Lancastre-Carlisle, e giunge sino a Powley-Bridge all'estremità settentrionale del lago Ulleswater.

La lunghezza del nuovo tronco è di circa quattro miglia lungo la valle di Eamont.

Questo tronco deve servire, più che altro, pei viaggiatori e *touristes*; ma servirà anche utilmente pel trasporto del piombo, che si estrae dalle miniere dell'Ulleswater.

Ferrovie dell'India inglese. — Il Giornale ufficiale constata che alla fine dell'esercizio 1882-83 esistevano nell'Impero 10,251 miglia di ferrovie in esercizio, in confronto di 9,961 ch'erano alla fine del 1881-82.

In corso di costruzione nel 1883 si avevano 2,332 miglia, in confronto di 1,302 nel 1882.

Il prodotto netto delle linee, non comprese quelle degli Stati indipendenti, fu di 7,40,17,500 rupie nel 1882-83, cioè il 5.07 0[0 del capitale e del costo.

Da dieci anni la lunghezza della rete in esercizio si è raddoppiata.

Ferrovie turche. — I negoziati fra il signor Kulmann, rappresentante del barone Hirsch, e la Porta per la costruzione delle nuove ferrovie turche, progrediscono attivamente.

La Commissione ferroviaria, di cui faceva parte Hassan Fehmi pascià, ministro dei lavori pubblici, e il signor Seebald, *Mustechar* tedesco del dipartimento, ha approvato la strada provinciale fra Wranya ed Uskub, e sono anche stati accomodati altri particolari.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici — L'on. Ministro dei lavori pubblici ha indirizzato la seguente circolare alle Amministrazioni ed ai funzionarii dipendenti dal suo Ministero, e per comunicazione ai prefetti del Regno:

« Roma, 27 maggio 1883.

« Prendo a reggere il Ministero dei lavori pubblici in un momento in cui gravissimi problemi reclamano una soluzione meditata e definitiva.

« Consapevole della grande responsabilità che assumo, faccio largo assegnamento sulla intelligente, leale, efficace cooperazione di tutto il personale, e mi tengo sicuro che esso risponderà pienamente ai voti miei ed alla aspettazione del paese.

« *Il Ministro* GENALA ».

Concorso edilizio a Roma. — La *Gazz. Uff.* del 23 maggio p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 6 mese stesso, controfirmato dal ministro Zanardelli:

Vista la legge 14 maggio 1881, n. 209 (serie 3ª), per il concorso dello Stato nelle spese edilizie della città di Roma;

Sulla proposta del nostro Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È aperto un concorso fra gli architetti italiani per il progetto del Palazzo di giustizia da costruirsi in Roma.

Art. 2. Nel Palazzo di giustizia avranno sede: la Corte e la Procura generale di Cassazione, la Corte e la Procura generale d'appello, le Corti d'assise, il Tribunale civile e correzionale e la Procura del Re, il Tribunale di commercio, la Pretura urbana, il Consiglio dell' Ordine degli avvocati, il Consiglio di disciplina dei procuratori e l'Ufficio di registro per gli atti giudiziarii.

Il numero e l'estensione dei locali risultano dalla nota che si allega per norma dei concorrenti, vista, d' ordine nostro, dal Ministro Guardasigilli.

Art. 3. Il Palazzo di giustizia sorgerà nel nuovo quartiere della città ai Prati di Castello, di fronte e normalmente al progettato ponte dell' Orso sul Tevere, col centro sull'asse prolungato del ponte stesso, e precisamente sull'area indicata nel tipo visto, d'ordine nostro, dal Ministro Guardasigilli, che sarà inserito nella *Gazzetta Ufficiale* in appendice al presente decreto, e spedito a chi ne farà richiesta al Ministero di grazia e giustizia.

Art. 4. Ritenuti i limiti segnati dal tipo anzidetto, non sono esclusi gli sporti sulle due fronti principali prospicienti le piazze, purchè resti totalmente libera la percorrenza di Via Reale.

Art. 5. Il Palazzo avrà quattro fronti, con almeno un accesso in ciascuna; si eleverà di due piani principali, oltre il piano terreno, e dovrà presentare un aspetto grandioso e severo.

Art. 6. Il preventivo della spesa per l' esecuzione dell' opera dovrà essere di otto milioni approssimativamente. Le decorazioni di statue, bassorilievi ed affreschi si escluderanno dal preventivo, potendo esser fatte in un periodo di tempo successivo al compimento dell'edificio. Nel computo, le fondamenta si considereranno spinte alla profondità di sette metri sotto il piano delle strade, che può ritenersi orizzontale.

Art. 7. Il progetto dovrà essere rappresentato dai disegni e corredato dagli allegati (indicati nell'Avviso di concorso).

Art. 8. I progetti saranno contraddistinti da un motto, ripetuto sulla busta di una lettera suggellata, la quale dovrà contenere il nome e cognome e la residenza dell'autore.

Art. 9. Il concorso rimane aperto sino a tutto il 30 giugno 1884; entro tale giorno, i progetti dovranno essere consegnati al Ministero di grazia e giustizia, che ne rilascerà ricevuta a chi ne faccia richiesta.

Art. 10. Una Commissione nominata e presieduta dal Ministro di grazia e giustizia, e composta per un terzo di architetti ed ingegneri che non sieno in servizio attivo dello Stato, esaminerà i progetti, e darà il suo giudizio; il quale sarà preceduto da una esposizione pubblica dei progetti medesimi e stampato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Art 11. La Commissione assegnerà agli autori dei tre migliori progetti tre premii: il primo di L. 15,000, il secondo di L. 9,000, il terzo di L. 6,000. Per l' aggiudicazione di questi premii saranno necessarii i voti favorevoli di almeno due terzi dei componenti la Commissione.

Art. 12. Il Governo non prende impegno di far eseguire uno dei progetti premiati, e si ritiene pur libero nella scelta della persona che dovrà dirigere o sorvegliare la costruzione del Palazzo.

Art. 13. I tre progetti premiati diventeranno proprietà dello Stato, che si riserva la facoltà di profittarne in tutto od in parte, secondo stimerà conveniente. Gli altri progetti potranno essere ritirati, nel termine di tre mesi dalla data della pubblicazione del giudizio, al Ministero di grazia e giustizia.

(Segue la nota dei locali necessarii ai Collegi giudiziarii nel nuovo Palazzo di giustizia).

Esposizione generale italiana in Torino nel 1884 — Il Senato del Regno, nella sua tornata del 30 maggio p. p., ha approvato il disegno di legge già adottato dalla Camera dei deputati, per il concorso di un milione nella spesa della Esposizione generale di Torino.

— Il Comitato esecutivo è lieto di annunciare che il Ministero dei lavori pubblici approvò le proposte della Direzione delle Ferrovie dell' Alta Italia portanti la riduzione del 60 0[0 sui prezzi di trasporto delle merci dirette o provenienti dalla Esposizione, e di viaggio andata e ritorno a favore degli espositori e dei giurati, e del 45 0[0 a favore del pubblico.

Così pure le Società riunite Florio e Rubattino per la Navigazione generale italiana, e la Compagnia generale Transatlantica accordarono la riduzione del 50 0[0.

E le altre Società ferroviarie e di navigazione hanno pure promosso di accordare facilitazioni, che non saranno certamente inferiori a quelle delle grandi Amministrazioni suaccennate.

Infortunii degli operaj sul lavoro — L'on. Luzzatti presentò alla Camera dei deputati la relazione sul progetto di legge per l'approvazione della Convenzione colla Cassa di risparmio di Milano ed altri Istituti, per l'istituzione della Cassa d'assicurazione degli operaj dagli infortunii del lavoro.

Concessione di miniere — La *Gazz. Uff.* del 28 maggio p. p., ha pubblicato il seguente annuncio del Ministero di agricoltura, industria e commercio:

Con R. Decreto del 27 febbraio scorso l' area della miniera di calamina, detta di *San Pietro d'Orzio*, posta nel Comune omonimo ed in quello di Camerata Cornello, in provincia di Bergamo, ed appartenente alla ditta Fratelli Modigliani di Emanuele, di Livorno, è stata ampliata, portandola da ettari 95.02 ad ettari 135.97.

Canale di Suez. — Un telegramma da Parigi, 4, reca: Oggi ebbe luogo l'assemblea degli azionisti del Canale di Suez. La relazione di Lesseps fu importantissima, perchè approvata dai tre rappresentanti del Governo inglese, che assistettero a tutte le sedute del Consiglio. La relazione constata, contrariamente a tutto ciò che si disse a Londra ed a Parigi, che un accordo perfettissimo non cessò mai di esistere fra il Consiglio e la Compagnia del Canale di Suez.

La relazione conchiude che la Compagnia da un anno decise di procedere essa stessa all'esecuzione, la più rapida possibile, di una doppia via marittima. (V. *Monitore* del 31 gennaio a. c.). Il lavoro è fattibile entro i limiti dei terreni appartenenti alla Compagnia; ma l' esecuzione di questa doppia via sarebbe, nello interesse del commercio, più rapida e più comoda, specialmente nei porti, se la Compagnia ottenesse nuove concessioni di terreno. Le trattative della Compagnia col Governo inglese ed egiziano sono avviate in questo senso, e promettono di riuscire.

L' assemblea approvò il rapporto di Lesseps, fissando il dividendo a fr. 56.22.

Il ponte di Brooklyn. — È stato inaugurato la settimana scorsa questo gran ponte, del quale abbiamo parlato varie volte, dacchè è stato cominciato nel 1870. Il presidente Arthur era presente alla sua solenne inaugurazione. Basti il dire che esso è il più grande ponte sospeso che esista al mondo, e riunisce NuovaYork a Brooklyn.

La lunghezza di questa opera meravigliosa è di metri 1,795, vale a dire oltre 1 chilom. e 3[4, e nella parte più elevata è a 40 metri sul livello del mare. Il suo costo, che fu dapprima valutato a doll. 10,800,000. in seguito ai cambiamenti portati nel progetto, come aumento di altezza, sostituzione di catene d'acciaio al ferro, ecc., ecc., si elevò a dollari 15,500,000, che equivalgono a circa fr. 85,000,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii non diedero, nella scorsa settimana, un contingente importante al bilancio degli affari; ma la speculazione li tiene d' occhio per giovarsi di essi non appena il progetto d' ordinamento delle ferrovie sarà condotto a riva. Epperò sin d' ora, tra questi titoli, si mantengono ferme le Azioni Meridionali, come quelle che da codesto ordinamento debbono risentire i primi e più importanti effetti. Esse, in questa ottava, vennero negoziate a 476 e 478.50; le relative Obbligazioni rimasero quasi nominali a 270.50; i Buoni a 539. Le altre Obbligazioni similari non ebbero mercato degno di nota, e si tennero al prezzo della settimana precedente.

CONVOCAZIONI

Società delle acque potabili di Torino — Gli azionisti sono convocati in adunanza straordinaria pel giorno 17 corr. in Torino, sede sociale (via Arsenale, 31), per deliberare sul collocamento di un 2° tubo di condotta principale sullo stradale di Rivoli, dal serbatoio presso Grugliasco a Torino; e per l'autorizzazione a provvedere ai fondi necessarii al compimento dell' opera.

Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corr. in Milano, sede sociale (via S. Andrea, 23), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1882, e relative deliberazioni; per modificazioni allo statuto sociale, per la nomina di amministratori e sindaci, e per comunicazioni diverse.

Società cooperativa per la costruzione di case operaie in Terni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corr. in Terni (teatro Goldoni), per approvazione del versamento delle quote sociali, per approvazione dello statuto, per la nomina di amministratori e sindaci, e per la stipulazione dell'atto costitutivo.

Compagnia fondiaria milanese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 20 corr. in Milano, sede sociale (via Fate bene Fratelli, 15), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1882, e relative deliberazioni; per la nomina di consiglieri e sindaci, e per provvedimenti relativi al nuovo Codice di commercio.

Società anonima dei consumatori di gas-luce — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 27 corr. in Torino (teatro Vittorio Emanuele), per la nomina di 3 sindaci e 2 supplenti in relazione al nuovo Codice di commercio, e per la relazione della Commissione per modificazioni allo statuto sociale.

Società Meridionale dei Magazzini generali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 30 corr. in Napoli, sede sociale (Corso Garibaldi), per modificazione allo statuto sociale, per la nomina dei sindaci, e per deliberazione sugli statuti sociali.

VERSAMENTI

Società anonima della Ferrovia di Superga. — Gli azionisti sono invitati a fare i seguenti versamenti: 4.o decimo dal 10 al 15 giugno corr.; 5.o dal 10 al 15 luglio p. v.; 6.o dal 10 al 15 agosto; 7.o dal 10 al 15 settembre; 8.o dal 10 al 15 ottobre; 9.o dal 10 al 15 novembre; 10.o dal 10 al 15 dicembre a. c.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società della Ferrovia del Gottardo. — Dal 30 corr. si pagherà agli azionisti il dividendo per il 2° semestre 1882 in fr. 6.25 per Azione: in Lucerna presso la Cassa principale, e presso gli Ufficii pagatori in Isvizzera, Germania ed Italia.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 13 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un edifizio ad uso Stazione di monta equina nell'area del Foro Boario in Torino, per il presunto importo di L. 14,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito intenale L. 1,400, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rimella (prov. di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria (2° tronco), che dal limite superiore di quello già costruito alla Gula mette alla regione Echelle presso la frazione Grondo, per il complessivo importo di lire 70,950. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva lire 7,100, ambidue come sopra.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione dei locali dell'ex-convento dei Gesuiti, presso la chiesa del Gesù Nuovo in Napoli, ad uso di Ginnasio e Liceo, per il complessivo importo di L. 111,240. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegnna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 11,200, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori di correzione della strada provinciale Casilina (tronco III), nel tratto lungo m. 952.41 al ponte Santarona sul fosso Moringo, in diminuzione dell'importo di L. 17,921.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 500, come sopra.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Bene-Vagienna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione dei tronchi 2° e 3° del nuovo canale raccoglitore di acque per l'irrigazione dei terreni consorziali nei Comuni di Bene-Vagienna, S. Albano Stura, Trinità, Lequio, Tanaro, Narzole e Cherasco, sul prezzo complessivo di L. 330,873.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Matera (prov. di Potenza), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che da Matera mette al confine di Montescaglioso, della lunghezza di m. 9,065.27, per l'importo di L. 95,420.97. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto, in valuta legale.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chil. 22,714 di acciaio naturale in verghe, in diminuzione del complessivo importo di L. 15,967.94, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro giorni 50. Deposito cauzionale L. 1,900 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chil. 25,092 di acciaio naturale in verghe, in diminuzione del complessivo importo di L. 17,152.81, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 2,100 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di legname abete del Baltico in tavole, per la complessiva somma di L. 143,975. Consegna a Spezia o Napoli, a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 14,400 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima Sedente in Firenze

CAPITALE: Nominale 200 milioni — Versato 190 milioni

Si porta a notizia dei signori Azionisti che per deliberazione presa nell'adunanza del 10 corr. del Consiglio d'amministrazione a forma dell'Art. 25 degli Statuti sociali è convocata pel giorno 15 Giugno prossimo, a mezzodì, nella sede della Società in Firenze, Via dei Renaj, N. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del Giorno:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione,

2° Bilancio consuntivo del 1882, preventivo del 1883 e deliberazioni relative,

3° Autorizzazione al Consiglio di assumere la costruzione e l'esercizio della linea Caserta-Ottajano-Castellammare-Gragnano, con diramazioni ai porti di Torre Annunziata e Castellammare,

4° Rinnovamento del Consiglio di Amministrazione a termini dell'Art. 41 degli Statuti,

5° Costituzione dell' Ufficio di Sindacato e relative nomine.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 28 maggio corrente al 4 giugno prossimo

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Ital.;
» **Napoli,** alla Cassa della Direzione dei Lavori
» **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Milano,** presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona.** presso la Cassa della Direzione dei Trasporti;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, li 11 Maggio 1883.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 112 del 14 corr. e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Si porta a pubblica notizia che, a termini dell' art. 41 del regolamento 4 giugno 1869, per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868, nel giorno 13 giugno prossimo, alle ore 9 antimeridiane, sarà proceduto in Roma, in luogo aperto al pubblico, e precisamente nella Officina del Gasometro, posta fuori della Porta del Popolo, al n. 93, all' abbruciamento delle Obbligazioni dei Tabacchi rimborsate, appartenenti alle serie S. AA. Z. BB. A. e residui delle serie F. D. CC. K. O. FF. P. L. U. M. DD. E., già nella massima parte distrutte.

Detto abbruciamento sarà eseguito coll' intervento dei rappresentanti della Delegazione governativa e di questa Amministrazione.

Roma, 26 maggio 1883.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

L' Ispettore generale
MOROSINI.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Opera	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	901
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Veline*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili, Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Eroa-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorguè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 31 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Reggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	131
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	261
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Opera	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	521
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XVI — Merçoledì 13 Giugno 1883. — Num. 24

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA DA AREZZO A STIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 29 aprile scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù della facoltà concessa al Governo coll' art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 20 aprile 1883 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'Amministrazione dello Stato, ed i signori avv. Tommaso Minucci, avv. Alessandro Cherici ed avv. Eliseo Sarri, delegati del Consorzio costituito per la ferrovia da Arezzo a Stia, per la concessione della costruzione e dell'esercizio al Consorzio medesimo di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Stia.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Arezzo a Stia (a sezione ridotta), chilometri* 44.687.

Fra le loro Eccellenze il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio costituito per la ferrovia da Arezzo a Stia, rappresentato dai signori avv. Tommaso del fu Pietro Paolo Minucci, presidente, avv. Alessandro del fu Ascanio Cherici, e avv. Eliseo del fu Lorenzo Sarri, delegati, come da estratto del processo verbale dell'Assemblea generale di detto Consorzio in data 2 novembre 1882, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto appresso:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio costituito per la ferrovia Arezzo-Stia la concessione per la costruzione e lo esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Stia, che il Consorzio si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l' osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile a sezione ridotta.

Lo ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dello articolo 11 della predetta legge nella somma di lire 2,144,976, compreso il materiale mobile, sul costo totale di L. 3,574,960, corrispondente a L. 80,000 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, della lunghezza di metri 44,687 a sezione ridotta.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e lo esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente nei rapporti col Governo e coi terzi dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell' art. 4 della legge 29 luglio 1879,

n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa a sezione ridotta e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 3 574,960 sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criterii dell'art. 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 2,144,976, come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 3,574,960, come sopra fissata per la esecuzione della linea a sezione ridotta, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 4 delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in sette anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in 7 rate annue senza interessi nella seguente misura:

Nell'anno	1892	L.	144,976
Id.	1893	»	300,000
Id.	1894	»	300,000
Id.	1895	»	300,000
Id.	1896	»	300,000
Id.	1897	»	300,000
Id.	1898	»	500,000
	Sono	L.	2,144,976

Art. 3. Resta in facoltà del Consorzio di eseguire la ferrovia a larghezza ordinaria, a condizione che il concorso dello Stato nella spesa non sia maggiore di quello fissato nell'articolo precedente per la linea a sezione ridotta, ed il relativo progetto sia approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 4. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest' oggi 20 del mese di aprile dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.

I Rappresentanti del Consorzio
AVV. TOMMASO MINUCCI N. N.
AVV. ELISEO SARRI N. N.
AVV. ALESSANDRO CHERICI N. N.

GIANATTI GIOVAN VINCENZO, *testimonio.*
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

(Segue il CAPITOLATO, da cui togliamo i seguenti articoli particolari:)

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Arezzo a Stia, secondo il tracciato stabilito nel progetto di massima redatto dallo ingegnere Negri in data 9 dicembre 1881, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 17 dicembre 1881, n. 2850, salva l' approvazione del Ministero dei lavori pubblici del progetto esecutivo, tanto se la linea è costruita a sezione ridotta, quanto nel caso che il concessionario faccia uso della facoltà accordatagli coll'art. 3 della Convenzione per la costruzione della linea a sezione ordinaria.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di sei anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti, perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall' articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario si intenderà decaduto dalla concessione e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea a sezione ridotta sarà adottato il tipo 4º delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguìta l' approvazione, verrà depositata a corredo degli archivii del Ministero dei lavori pubblici (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Arezzo, Giovi, Subbiano, Santa Mama, Rassina, Bibbiena, Poppi, Porreno, Pratovecchio, Stia.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso concessionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile (*Omissis*).

Art. 30. Il materiale d'armamento, in quanto sia possibile, il materiale mobile ed altro accessorio per l'esercizio saranno provveduti nel Regno (*Omissis*).

FERROVIA PONTE S. PIETRO-SEREGNO

Per questo tronco di ferrovia in costruzione, la Deputazione provinciale di Bergamo ha testè diretto un lungo ricorso al Ministro dei lavori pubblici, inviandone copia anche al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai deputati di quella provincia. Noi crediamo opportuno di riferirne i brani principali.

Esso così comincia:

« In adunanza generale del 2 dicembre 1882, il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrebbe espresso il voto:

« Che sia da approvarsi una variante per il passaggio del Lambro, modificata coll'adottare la pendenza massima del 12 per mille.

« Che conseguentemente debba variarsi anche il primo tronco Seregno-Lambro ora in costruzione (e già quasi ultimato) dal chilom. 5.322 fino al Lambro.

« Che si abbia pure a riformare il progetto del tronco dal Lambro all'Adda, tenendo conto delle osservazioni espresse nell'ultimo *Considerando*, fra cui quella di modificare il profilo fra i chilom. 8.80 ed 11.50, spingendo la pendenza massima fino al 12 per mille ».

La Deputazione provinciale si diffonde quindi a combattere tali disposizioni, facendo specialmente le considerazioni seguenti:

« Se non che, a giudizio di questa Deputazione, nelle disposizioni che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Ministero emisero circa la costruzione di questa ferrovia non trattasi solo di differenze sui dettagli di progetto, ma v'ha piuttosto questione di massima sulla classificazione della ferrovia medesima.

« Dall'insieme delle disposizioni date per la redazione del progetto di dettaglio, rilevasi che la ferrovia Ponte-Seregno fu dal Ministero classificata fra le *economiche*, adottando il primo tipo di dette ferrovie a scartamento ordinario, esercitate bensì col materiale mobile della rete principale, *ma con economia nella costruzione ed esercizio, e colla velocità massima di* 40 *chilometri all'ora*.

« Dato questo tipo, la differenza di costruzione non si limita alle pendenze, ma si estende alla larghezza della strada, ai raggi delle curve, al peso delle rotaie messe in condizioni essenzialmente diverse da quelle già proposte ed approvate col progetto originario di questa Provincia. Il sistema economico di costruzione implica necessariamente il sistema economico di esercizio, e non si presta all'attivazione dei treni celeri.

« Stava ora nella convenienza e nel diritto del Ministero di prescrivere il tipo economico di costruzione, variando sostanzialmente il progetto originario? »

La Deputazione dimostra che « le disposizioni per cui questa ferrovia si vorrebbe costruire sul tipo economico non sono giustificate da parte del Ministero, sono contrarie alle disposizioni della legge, e sono lesive degli interessi di quella Provincia, alla quale il sostanziale cambiamento del tipo di costruzione e del progetto (già prima approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici) viene a pregiudicare gli effetti della linea, a svisarne lo scopo ed a defraudare tutti i beneficii che la Provincia si riprometteva da questa costruzione, per la quale già si sobbarcò anticipatamente ad una ingente contribuzione di spesa ».

La Deputazione è quindi convinta che sia nel diritto di quella Provincia d'insistere presso il Ministero per ottenere:

« 1. Che non venga variato il progetto primitivo studiato dall'ing. Balzaretti per la traversata del Lambro in corrispondenza all'originario progetto di massima, se non nel senso di ridurre al minimo possibile, ed in ogni caso non oltre il 10 per mille, la pendenza dei rami d'accesso.

« 2. Che anche nel progetto del tronco fra il Lambro e l'Adda sia tenuto il limite massimo di pendenza al 10 per mille, come nel progetto originario.

« 3. Che al detto limite massimo di pendenza venga in atto di consegna ridotto anche il tracciato del tronco dall'Adda a Ponte S. Pietro, già appaltato.

« 4. Che anche in ogni altro rapporto la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno venga costruita sul tipo, ed in particolare con l'armamento delle linee principali, ed accessibile ai treni celeri viaggianti colla velocità massima concessa sulle linee medesime ».

La Deputazione per ultimo fa presente « che ormai da tre anni questa Provincia viene contribuendo grosse somme per affrettare la costruzione di questa ferrovia, reclamata dal suo generale interesse; e che le contribuzioni, già versate nella cifra complessiva di un milione di lire, raggiungono la intiera quota dei due decimi di contributo dalla Provincia dovuti a termini di legge; mentre poi, da parte del Governo, non venne dato finora alcun serio avviamento a questi lavori, per la cui esecuzione, oltrecchè lo Stato non intervenne peranco con una benchè minima quota nella spesa che proporzionalmente dovrebbe per legge sostenere, risulta per di più: che solo una quinta parte, e forse meno, della somma già versata dalla Provincia nella Cassa dello Stato, venne sino ad oggi impiegata per la costruzione d'un brevissimo, quanto inconcludente ed ozioso tronco di strada all'estremo della linea, partendo da Seregno verso il Lambro.

« Di fronte al malumore che va serpeggiando nel pubblico, alle frequenti manifestazioni e lamentanze della stampa cittadina, alle interpellanze ed ai reclami che pervengono dai rappresentanti provinciali, sia pel fatto da tutti rimarcato della inqualificabile lentezza con cui, nel lungo periodo di tre anni, vennero condotti gli studii, ed anche della maggior lentezza con cui sono avviati i lavori in pochi tronchi già messi in appalto, quanto pel fatto irrazionale ed incoerente alla legge con cui viene progettata e costruita la ferrovia, in contrario alle speranze ed agli intendimenti di questa Provincia; e di fronte ai dubbii, che si vanno insinuando nella popolazione, di vedere frustraneamente gettata una ingente somma per una ferrovia, che, ad opera finita, non corrisponda nel suo esercizio allo scopo prefisso, ed ai sacrificii che la Provincia si è imposti per raggiungerlo, questa Deputazione, a sgravio della propria responsabilità davanti al Consiglio provinciale e davanti la pubblica opinione, ed in pendenza delle determinazioni che sull'argomento potranno essere prese dal Consiglio medesimo in una prossima sua adunanza, trova suo dovere di vivamente interessare l'E. V., onde, prese in particolare esame e considerazione le suesposte circostanze, voglia impartire le disposizioni opportune, acciò più solleciti e positivi studii sieno avviati nel senso di affrettare e di coordinare la costruzione di questa ferrovia alle premesse conclusioni ed alle giuste aspirazioni di questa Provincia, mandando, ove occorra, una Commissione tecnica superiore per giudicare sopra luogo e con sicurezza le condizioni di terreno e di convenienza della linea più sopra descritta ».

IL FRENO CONTINUO HEBERLEIN

Il giorno 4 corrente si eseguirono sulla linea Como-Saronno parecchi esperimenti col freno continuo Heberlein, che già trovasi in uso presso talune ferrovie estere.

A questi esperimenti assistettero, oltre a varie distinte persone, due rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, uno pel Servizio del Materiale, l'altro pel Servizio della Trazione.

Trattandosi di un argomento così importante nel servizio ferroviario come è quello dei freni, argomento tuttora vivacemente dibattuto, riteniamo non inopportuno il dare qui appresso alcune notizie sui singoli esperimenti fatti e sui risultati ottenuti, quali ci vennero gentilmente comunicati dalla Direzione della Società anonima della tramvia Como-Fino-Saronno.

Indicazione degli esperimenti.

Il treno era composto di una locomotiva-tender, tre vetture viaggiatori ed un carro merci. Le vetture ed il carro erano muniti dell'apparecchio Heberlein, la macchina di freno ordinario. La manovra del freno continuo fu fatta dal macchinista, ma poteva essere fatta anche da un punto qualunque del treno.

1° *Esperimento.* — Su un rettilineo in ascesa del 51 per mille, colla velocità di Kilom. 17 all'ora. — Venne tagliato il gancio d'attacco del treno alla macchina, per simularne il caso di rottura imprevista. La macchina continuò la marcia; la fune del freno si spezzò, ed il treno, fatti met. 7 nel senso della marcia in minuti secondi 6, rimase immobile.

2° *Esperimento.* — Su un rettilineo in ascesa del 51 per mille, colla velocità di Kilom. 20 all'ora, — il macchinista, avvisato dal Capo-treno, manovrò i freni in modo da produrre l'immediata fermata del treno. Il treno si fermò dopo met. 15 percorsi in 6 minuti secondi.

3° *Esperimento.* — In curva di raggio 200^{m}, ascesa 44 per mille, colla velocità di Kilom. 30 all'ora. — Rottura degli attacchi come all'esperimento 1°. Il treno si rese immobile in 10 minuti secondi, dopo aver percorso metri 43 nel senso della marcia.

4° *Esperimento.* — In rettilineo, ascesa 37 per mille, velocità Kilom. 30 all'ora. — Fermata istantanea per improvviso segnale d'arresto fatto dal guardiano allo sbocco d'una strada. Si ottenne l'arresto dopo met. 11 percorsi in 5 minuti secondi.

5° *Esperimento.* — In curva di raggio 200^{m}, discesa 42 per mille, velocità Kilom. 24 all'ora. — Il macchinista, vedendo segnali d'allarme fatti da persone estranee, tentò fermare il treno improvvisamente. Il treno si fermò in 8 minuti secondi dopo met. 17.

6° *Esperimento.* — In rettilineo e curva di raggio 200^{m}, discesa del 42 per mille. — Abbandono del convoglio senza macchina, regolandone la discesa colla manovra a mano del freno. Si ottenne di poter regolare la velocità di discesa e fermarsi a piacimento.

7° *Esperimento.* — In curva di raggio 200^{m}, discesa 4 per mille, velocità Kilom. 23 all'ora. — Per simulato pericolo avvertito dal personale del treno, vennero dallo stesso messi in azione i freni. Il treno si fermò dopo met. 36 percorsi in 8 minuti secondi.

8° *Esperimento.* — Rettilineo, discesa 8 per mille, velocità Kilom. 28 all'ora. — Per ostacolo improvvisamente avvertito dal macchinista, vennero dallo stesso messi in azione i freni. Il treno si fermò dopo met. 27 percorsi in 10 m. s.

FONDO DI PREVIDENZA
DELLA SOCIETÀ COOPERATIVA
fra gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia
IN TORINO

Dalla Presidenza della Società Cooperativa di consumo fra gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino ci venne comunicato il seguente articolo, a cui di buon grado facciamo luogo:

In questi tempi nei quali, mercè l'incremento del progresso civile, si sono tanto generalizzate le idee di previdenza, alla Società Cooperativa fra gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino venne in pensiero di assicurare alle famiglie dei propri membri, in caso di morte del socio, una somma da riscuotersi immediatamente, per sopperire alle spese più urgenti e provvedere alle prime necessità della vita, nelle ben frequenti distrette durante la liquidazione della pensione.

Si esaminarono perciò gli ordinamenti di varie Società di previdenza; ma, alla stregua di calcoli positivi, si ebbe a riconoscere come parecchie delle esistenti non abbiano così solide basi da poter a lungo sostenere gli oneri derivanti dai loro concetti umanitari.

Ripugnando alla detta Società di colorire il proprio disegno con spedienti che non francassero da un giusto timore di amare delusioni, si avvisò di ricorrere al sistema razionale dell'assicurazione propriamente detta, proporzionalmente limitata, o provvedendovi la Cooperativa medesima direttamente, o col valersi dell'opera di alcuna fra le Compagnie assicuratrici che avesse offerte condizioni più vantaggiose.

E queste furono presentate dalla Compagnia *La Fondiaria.* Con essa, pertanto, stipulossi regolare contratto di assicurazione collettiva, che guarentisce alle famiglie dei soci il pronto pagamento di una somma di L. 450 o L. 225, secondo il valore dell'Azione, in caso di morte del proprio capo; pel che la Cooperativa corrisponde alla Compagnia quote annue veramente miti al confronto, prelevandole dalle proprie eccedenze di cassa, cosicchè i singoli soci vanno affatto immuni da qualsiasi particolare contributo.

Il contratto entrò in vigore al 1° di ottobre del 1882 con 900 soci assicurati; ai quali se ne aggiunsero al 1° aprile di quest'anno altri 330, ed altri se ne aggiungeranno in avvenire, trascorso l'anno d'intervallo stabilito dal saldo dell'Azione, che si compie in rate mensili.

Dal giorno dell'attivazione al 1° dello scorso maggio, vale a dire in 7 mesi, morirono 15 assicurati; e la Società Cooperativa si compiace di far qui pubblico attestato, non solo della scrupolosa esattezza della *Fondiaria* nel corrispondere alle famiglie degli estinti le somme loro spettanti, ma ancora, non ostante la esiguità dell'annua quota, di una cotale delicata correntezza che fa il miglior elogio della Compagnia, avendo questa, a cagion d'esempio, pagato ugualmente il premio agli eredi di un socio che, per materiale sbaglio di scritturazione, era stato presentato nella lista degli assicurandi con nome diverso.

Possano questi brevi cenni animare quei sodalizii che si propongono a scopo l'interesse di chi vive del proprio lavoro, a giovarsi di una forma di assicurazione quale a noi venne presentata dalla *Fondiaria*, a vantaggio e decoro delle classi non abbienti, fra le quali la morte di un Capo-famiglia è, purtroppo sovente, pei superstiti una rovina irreparabile.

SERVIZIO TELEFONICO

La *Gazzetta Ufficiale* del 28 maggio p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° aprile scorso, controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli:

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. Sono approvati gli annessi Capitolati per concessioni di esercizio telefonico ad uso pubblico e quello per uso privato, visti, d'ordine nostro, dal nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici.

Art. 2. Fino a nuova disposizione di legge o decreto, è fatta facoltà al Ministro dei lavori pubblici di accordare tali concessioni alle condizioni dei Capitolati medesimi.

Art. 3. Il Capitolato attualmente in vigore per le concessioni provvisorie di esercizio telefonico nell' interno di un Comune è sostituito da quello corrispondente fra gli annessi.

I. CAPITOLATO *per la concessione del servizio telefonico pubblico nell'interno di un Comune.*

Art. 1. É data facoltà al signor . . . . . di stabilire ed esercitare delle comunicazioni telefoniche per uso pubblico nel territorio del Comune di . . . . .

Art. 2. I fili, tanto esterni, quanto interni, e gli apparecchi, saranno collocati e mantenuti con materiali ed a cura e spese del concessionario, il quale si procurerà la necessaria autorizzazione dei proprietarii, i cui stabili od aree debbono sopportare i fili conduttori od altrimenti servire per l'uso o per l'attraversamento dei medesimi.

Art. 3. I pali, le mensole e qualsiasi apparato del concessionario dovranno essere collocati in modo, che non ne venga alcun danno o disturbo alle linee ed agli apparati della rete telegrafica del Governo o delle ferrovie o tramvie, e che non vi si riproducano i segnali delle linee stesse.

Nel tracciato e nella costruzione delle linee concesse, è vietato per massima l'incrociamento dei fili del concessionario coi fili della rete telegrafica governativa o ferroviaria.

Quando l'incrociamento risulti inevitabile, e sia come tale riconosciuto dai funzionarii delle Amministrazioni interessate, devono farsi possiblimente passare i fili del concessionario al disotto degli altri.

Quando sia riconosciuta dai detti funzionarii la necessità che i fili del concessionario siano tirati al disopra, l' incrociamento deve farsi con brevi tesate e con punti di appoggio solidissimi, procurando che il punto di incrociamento cada sopra una mensola, invece che sopra un'altra parte della tesata.

La linea governativa o ferroviaria deve essere protetta, là dove hanno luogo gl'incrociamenti, col tendere sotto la linea del concessionario, e al di sopra della linea governativa o ferroviaria, dei fili morti, pressochè paralleli a quest'ultima. I detti fili morti saranno di ferro e di grosso diametro Occorrendo, sarà impiegata una treccia di fili.

Dove si riconoscerà utile, si collocheranno appositi robusti ripari, che valgano ad impedire la caduta dei fili del concessionario sui fili governativi o ferroviarii, adottando quei provvedimenti speciali che la posizione dei fili può suggerire.

Il concessionario è obbligato all' indennizzo di tutti i danni arrecati alle linee telegrafiche governative o ferroviarie dai suoi fili telefonici o dai suoi agenti, ed anche all'attuazione, a proprie spese, dei provvedimenti, di cui al comma precedente, per garantire la sicurezza delle linee telegrafiche.

Art. 4. Nell'interno dell'abitato, la distanza fra i fili del concessionario e la linea telegrafica governativa o ferroviaria sarà almeno di quattro metri, misurata fra i fili più vicini.

Fuori dell'abitato, la distanza sarà almeno di venti metri, salvo i casi eccezionali da riconoscersi dai funzionarii telegrafici.

Nel caso in cui, dopo costruita la linea concessa, il Governo o l'Amministrazione ferroviaria abbia da costruire in prossimità una linea propria, il concessionario dovrà spostare a proprie spese la sua linea, portandola alle distanze indicate di sopra.

Art. 5. All'impianto delle linee concesse ed all'eventuale aggiunta di fili non sarà messo mano, senza il previo accordo coi funzionarii dell'Amministrazione dei telegrafi.

In caso di contravvenzione, il concessionario pagherà una multa di L. 100, ed il filo sarà tolto.

Art. 6. Il Governo ha, in ogni tempo, il diritto di prescrivere delle modificazioni alla rete telefonica concessa, quando tali cambiamenti gli sembrino necessarii nell'interesse della sicurezza pubblica o del servizio dello Stato.

L'Amministrazione eseguisce d'Ufficio, ed a spese del concessionario, i cambiamenti prescritti, come pure i provvedimenti per la sicurezza delle linee telegrafiche, di cui agli articoli 3 e 4, qualora questi non aderisca alla prima richiesta dell'Autorità.

Art. 7. La concessione è data a tutto rischio del concessionario. Il Governo non sarà soggetto ad alcuna responsabilità per la costruzione, manutenzione ed esercizio della rete concessa.

Le indennità che potessero essere richieste per la posa ed il mantenimento degli appoggi, o per qualsiasi motivo, saranno ad esclusivo carico del concessionario.

Art. 8. La rete concessa dovrà essere limitata entro il territorio del Comune di. . . . .

La rete che comprenderà gli Ufficii pubblici dello Stato dovrà essere, se il Governo lo richiederà, separata dall'altra.

Nell'Ufficio centrale del concessionario vi sarà, se il Governo lo richiede, una sezione separata, nella quale faranno capo unicamente i fili della rete che comprenderà gli Ufficii pubblici suddetti. Questa sezione sarà esercitata da agenti dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato, retribuiti dal concessionario.

S'intende che nell'Ufficio centrale del concessionario dovranno esservi le comunicazioni e gli apparecchi necessarii, affinchè gli Ufficii pubblici dello Stato possano, occorrendo, corrispondere anche cogli abbonati privati.

Art. 9. Quando esistano più concessioni nel medesimo Comune, il Governo può esigere che le diverse reti sieno collegate fra di loro, in modo da permettere agli abbonati di ciascuna di corrispondere con quelli delle altre. Le condizioni di tale collegamento sono fissate di comune accordo, e, mancando questo, esse sono stabilite dall' Amministrazione.

Art. 10. Le comunicazioni stabilite fra più reti telefoniche non danno luogo ad alcun pagamento supplementare per parte degli abbonati.

Art. 11. La rete concessa non può essere adoperata che per le comunicazioni orali, per mezzo di un Ufficio centrale.

Ogni abbonato può mettere gli apparecchi, destinati al suo uso, a disposizione di terzi, ma astenendosi di percepire per tal titolo, alcuna tassa o corrispettivo.

Il concessionario può essere autorizzato ad aprire, nei punti del Comune che crederà convenienti, Ufficii telefonici ad uso del pubblico per la corrispondenza nell'interno del Comune, collegandoli coll'Ufficio centrale. Il Governo può richiedere l'apertura di tali Ufficii telefonici pubblici dove lo crederà.

Art. 12. L'esercizio della rete concessa sarà soggetto al controllo del Governo. A tale effetto, gli agenti dell' Amministrazione dei telegrafi avranno il diritto di accedere in ogni tempo nell'Ufficio telefonico centrale o negli Ufficii telefoni aperti al pubblico, di cui nell'articolo precedente, e di eseguirvi quelle operazioni di controllo che crederanno convenienti.

Art. 13. Il concessionario deve sottoporre all'approvazione del Governo, prima d'intraprendere l'esercizio, un regolamento di servizio, che l'Amministrazione ha sempre il diritto di modificare.

Art. 14. La tariffa dei prezzi di abbonamento sarà fissata

dal concessionario, ma non potrà oltrepassare un limite massimo, che sarà stabilito dal Governo.

Sarà parimenti fissata dal concessionario, entro un limite massimo approvato dal Governo, la tassa da esigersi per le comunicazioni telefoniche a mezzo degli Ufficii aperti al pubblico, di cui all'articolo 11. Da questa tassa saranno esenti tutti indistintamente gli abbonati.

La tariffa di abbonamento dovrà essere uguale per tutti gli abbonati, ammettendosi solamente un ribasso del 20 0[0 su ciascun apparato per coloro che prendono più d'un apparato per proprio uso.

Agli Ufficii dello Stato e dei Municipii ed alle Opere pie il concessionario dovrà accordare una riduzione del 50 0[0 sulla sua tariffa, e potrà ai medesimi concedere anche abbonamenti gratuiti.

Il concessionario non potrà rifiutare a chicchessia l'abbonamento e l'uso degli Ufficii pubblici, di cui allo articolo 11.

Art. 15. Come corrispettivo della concessione, il concessionario pagherà al Governo un canone annuo non inferiore a lire 15 per ciascun apparato affidato a privati, ed a lire 7 per ciascun apparato affidato ad Ufficii dello Stato, dei Municipii e delle Opere pie.

Pagherà un canone annuo non inferiore a L. 100 per ciascun apparato degli Ufficii telefonici ad uso del pubblico, di cui all'articolo 11.

Il pagamento del canone decorrerà dal giorno in cui sarà stato collocato l'apparato, anche se a titolo di esperimento, e sarà fatto dal concessionario al termine di ogni trimestre.

Per la fissazione del canone si terrà pure conto della concorrenza che possa fare l'impianto dell'Ufficio telefonico al servizio telegrafico interno.

Art. 16. Il concessionario dovrà tenere costantemente in corrente il registro dei suoi abbonati, coll'indicazione del nome, cognome e domicilio di ciascuno, del numero degli apparati che ha in esercizio, e della data in cui sarà stato collocato ciascun apparato.

Vi saranno pure indicati tutti gli Ufficii telefonici aperti al pubblico, colla data del collocamento di ciascun apparato.

Questo registro sarà sempre a disposizione degli agenti del Governo delegati al controllo.

Nei primi dieci giorni di ogni mese, il concessionario invierà alla Direzione compartimentale dei telegrafi uno stato delle variazioni dei propri abbonati e dei rispettivi apparati. Lo stato sarà da spedirsi anche se sarà negativo.

Art. 17. A garanzia del pagamento delle somme dovute allo Stato in virtù dell'articolo 15, delle multe di cui agli articoli 5 e 20, e delle indennità che potrebbero essere dovute allo Stato dal concessionario, egli dovrà esibire, all'atto della stipulazione, un certificato di deposito eseguito nella Cassa dei depositi e prestiti dell'ammontare di lire... (*), in numerario od in rendita dello Stato al valore del listino ufficiale della Borsa nel giorno precedente alla stipulazione della presente. Questo deposito durerà per tutto il tempo della concessione.

In caso di mancato pagamento delle somme dovute, lo Stato si rivarrà sulla cauzione, che dovrà essere subito ricostituita nella sua integrità dal concessionario.

Art. 18. La concessione sarà nulla se la rete concessa, col rispettivo Ufficio centrale, non sarà aperta dentro il termine di sei mesi dalla data della concessione.

Potrà essere accordata una proroga di altro semestre dal Governo, restando acquisito al medesimo un terzo della cauzione.

In caso di annullamento della concessione, due terzi della cauzione saranno acquisiti al Governo, e la concessione non sarà rinnovata.

Art. 19. La concessione potrà essere sospesa:

a) Nel caso in cui venisse sospesa la corrispondenza telegrafica privata, e per tutto il tempo di questa sospensione;

(*) Lire 3,000 per le città che superano i 100,000 abitanti, e di lire 1,500 per le altre.

b) In qualunque caso in cui il Governo lo creda conveniente, per ragioni di ordine pubblico.

Il Governo potrà assumere esso stesso, provvisoriamente, la direzione del servizio e l'esercizio della rete, per conto del concessionario.

Art. 20. La concessione potrà essere revocata:

a) In caso di fallimento del concessionario;

b) Nel caso in cui, accertata la violazione della condizione indicata nel secondo alinea dell'articolo 11 per parte di un abbonato, il concessionario non provvedesse alla soppressione immediata della comunicazione telefonica all'abbonato colpevole;

c) Nel caso in cui dal concessionario o dai suoi agenti, e mercè gli apparati e i fili telefonici, si cercasse di sorprendrre il segreto telegrafico;

d) Nel caso in cui un abbonato cercasse di sorprendere, nello stesso modo, il segreto telegrafico, ed il concessionario non provvedesse alla immediata soppressione della comunicazione telefonica all'abbonato colpevole;

e) In ogni caso d'inadempimento dei patti stabiliti, quindici giorni dopo un avviso rimasto senza effetto.

Qualora il Governo, per circostanze speciali, s'induca a prorogare un tale termine, sarà riscossa una multa di lire 100.

In caso di revoca di concessione, tranne che per la causa espressa nel comma *a*, la cauzione sarà acquisita al Governo.

Art. 21. La concessione sarà soggetta a tutte le modificazioni che venissero stabilite da leggi, decreti e regolamenti generali, e cesserà in qualunque tempo in conseguenza di disposizione di legge.

Art. 22. In nessun caso lo Stato sarà obbligato a dare alcuna indennità, sia al concessionario, sia ai suoi abbonati.

Sarà però ridotto il canone, di cui all'articolo 15, in proporzione del tempo della cessazione o sospensione della concessione.

La riduzione del canone non avrà luogo in alcun altro caso.

Art. 23. La presente Convenzione non costituisce un privilegio a favore del concessionario.

Il Governo mantiene per sè la facoltà di stabilire e di esercitare esso stesso un servizio telefonico, nel modo che stimerà più conveniente, e di accordare la stessa concessione ad altri, senza diritto a compensi di sorta a favore del concessionario

Tuttavia, se i concessionarii faranno un servizio soddisfacente ed al corrente dei progressi della scienza, il Governo si riserva di non dare oltre tre concessioni.

Art. 24. La concessione avrà la durata di un triennio. Essa s'intenderà rinnovata per un biennio, e così successivamente, qualora non sia denunziata sei mesi prima della scadenza.

Art. 25. Il Governo potrà, in qualsiasi tempo, riscattare i diritti rsultanti dalla presente Convenzione, ed acquistare il materiale di proprietà del concessionario, se lo crederà, mediante il rimborso del giusto valore, da fissarsi di comune accordo, e, mancando l'accordo, secondo una perizia di arbitri.

Gli arbitri saranno tre, di cui uno sarà nominato dal Governo, uno dal concessionario ed il terzo dai due arbitri stessi. In caso di disaccordo, il terzo arbitro sarà nominato dal presidente del Tribunale di commercio.

Art. 26. Il concessionario s'impegna di stipulare in ciascun contratto relativo all'esercizio della sua rete, la facoltà di surrogare lo Stato nei propri diritti.

Egli si obbliga altresì a far conoscere a tutti i suoi abbonati, all'atto della stipulazione dei suoi contratti d'abbonamento, il tenore della presente Convenzione.

Art. 27. Il concessionario non potrà trasmettere, cedere od altrimenti disporre delle facoltà accordategli dalla presente Convenzione, senza il consenso del Governo.

Art. 28. — Ogni contestazione relativa all'interpretazione od all'eseguimento della presente Convenzione sarà risoluta amministrativamente.

Art. 29 Le spese di registro, bollo e copia della presente Convenzione saranno a carico del concessionario.

Visto, d'ordine di S. M.,
Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici
A. BACCARINI.

Seguono i Capitoloti II e III: l'uno per la concessione del servizio telefonico pubblico « fra Comuni limitrofi »; l'altro per la concessione « di una linea telefonica privata fra due località, entro il territorio di un Comune, o fra due territorii comunali limitrofi ». — Noi crediamo di poterli omettere, contenendo essi disposizioni pressochè uniformi al primo, o con modificazioni di poco interesse.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Negli scorsi giorni, la Commissione dei delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, presieduta dal comm. ing. Borgnini, Direttore generale delle Ferrovie Meridionali, ha ultimato i suoi lavori di modificazione al progetto delle tariffe speciali uniformi pei trasporti, con condizioni di peso e di percorrenza sulle ferrovie italiane. In seguito a ciò, la nuova edizione del suddetto progetto, la quale dovrebbe sostituirsi al progetto primitivo allegato al progetto di legge pel riordinamento ferroviario, è stata rassegnata al Ministero, il quale vedrà se anche per le tariffe speciali sia possibile e conveniente la unificazione delle tariffe ferroviarie italiane.

Notiamo che a tale scopo le già dette tariffe speciali presentano nuove riduzioni, e quindi ci pare sieno attuabili, non ostante le differenze che ne conseguono rispetto ad alcuna delle tariffe speciali attuali.

><

Da informazioni avute da fonte attendibile veniamo assicurati che si stanno facendo pratiche presso il Consiglio federale svizzero affine d'interessarlo ad interporre i suoi buoni Ufficii presso l'Amministrazione della ferrovia Centrale Svizzera per indurla a desistere dalla opposizione manifestata nelle recenti conferenze di Berna fra i rappresentanti delle Ferrovie interessate, per lo stabilimento di un treno celere fra la Germania e l'Italia per la via del Gottardo.

><

I prodotti lordi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia nel mese di aprile 1883 raggiunsero la somma totale di L. 10,795,158.90, comprese L. 10,167.80 per la navigazione sul lago di Garda: mentre nell' aprile 1882 non ascendevano che a L. 9,511,177.91, comprese L. 10,854.55 per la detta navigazione. Si ebbe dunque nell'aprile 1883 il notevole aumento di lire 1,283,980.99, calcolata pure la diminuzione di lire 686.75 dipendente dalla navigazione.

È però da osservare che i chil. in esercizio nell'aprile 1883 erano 3,747, mentre nell'aprile 1882 non erano che 3,571.

Aggiungendo poi i prodotti lordi dal 1° gennaio a tutto aprile, si ha la somma totale di L. 37,702,459.54, comprese L. 32,120.20 per la navigazione sul Garda; mentre nell'eguale periodo del 1882, i prodotti non ascendevano che a L. 36,414,640.99, per cui si ebbe un aumento di L. 2,287,818.55, calcolata pure la diminuzione di L. 1,530.75 per la detta navigazione.

><

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha chiesto al Governo la concessione di una linea ferroviaria da Udine a Cividale, da costruirsi a scartamento ordinario.

Il progetto della nuova linea, già studiato dalla predetta Società, fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fino dal 1880.

La Società chiede ora che la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea le venga fatta giusta la legge del 29 giugno 1873, richiamata dalle altre leggi del 29 luglio 1879 e 5 giugno 1881, applicando cioè, oltre alle altre disposizioni a favore del concessionario, anche quella essenzialissima del sussidio di L. 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni.

><

La Camera di commercio di Cuneo ha instato presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio per interessarlo a far pratiche presso quello dei lavori pubblici, affinchè i lavori già cominciati della linea Cuneo-Ventimiglia siano spinti colla maggiore alacrità, poichè dalla costruzione di tale comunicazione ferroviaria gl'interessi commerciali del Piemonte e della provincia di Cuneo in particolare ne risentiranno immensi vantaggi.

><

Il Comune di Colle Val d'Elsa, concessionario della ferrovia da Poggibonsi a Colle, ha fatto studiare dal sig. ing. Arpesani il progetto esecutivo della ferrovia medesima, e lo ha sottoposto all' approvazione superiore.

Giusta tale progetto, la lunghezza della linea verrebbe a risultare di m. 7,680, e l'importo dei lavori di costruzione sarebbe preventivato in L. 1,316,000, ossia L. 170,000 al chilometro.

La planimetria della linea è divisa in m. 3,680 di allineamenti retti, ed in m. 4,000 di tratti in curva; e l'altimetria è ripartita in m. 1,220 di livellette orizzontali, in m. 5,000 di tratte in discesa, ed in metri 1,460 di livellette in ascesa. Il raggio minimo delle curve limitato a m. 100, e la pendenza massima adottata è del 25 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua, sono progettate 60 opere d'arte, fra cui tre ponti di una certa importanza da costruirsi sull'Elsa.

I passaggi a livello per le comunicazioni colle strade attraversate dalla ferrovia sono 13, e per l'alloggio del personale di sorveglianza saranno costruite 3 case cantoniere e 9 caselli.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle Ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879:

a) Ripetizione dell'asta per l'appalto del tronco dal Km. 1+880 al Km. 20+100 della linea Cuneo-Mondovì. Lunghezza m. 18,220; importo d' appalto L. 964,000. L' asta è rimasta nuovamente deserta.

b) Scadenza di *fatali* per l'appalto del tronco dal Km. 20+100 a Mondovì, della linea suddetta. Lunghezza m. 5,832; importo d'appalto L. 1,066,000. Non essendo stata presentata alcuna ulteriore offerta, l'appalto venne definitivamente aggiudicato al sig. Penna Giuseppe per la somma di L. 988,182, ossia col ribasso del 7.30 per cento su quella d' appalto.

c) Primo esperimento d' asta per l'appalto del

tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto, della linea Bologna-Verona. Lunghezza m. 17,000; importo d'appalto L. 794,600. Deliberato provvisoriamente al sig. Luigi Morello per la somma di L. 692,493, ossia col ribasso del 12.85 p. 100 su quella di appalto.

><

L'asta per l'appalto del tronco da Bribano a Belluno, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, è rimasta nuovamente deserta. La lunghezza del tronco è di m. 12,741 ed il relativo importo a base d'asta ammonta a L. 1,617,000.

Al primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Provaglio ad Iseo, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, della lunghezza di m. 3,532 e dell'importo preventivato in L. 253,800, è rimasto deliberatario provvisorio il sig. Pestazzoli Cesare, col ribasso del 3.05 per cento, ossia per la somma di L. 246,059. La scadenza dei *fatali* è fissata al 27 corrente.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di contratto e di tariffa per l'appalto delle opere murarie per la esecuzione delle tettoie occorrenti nella Stazione di Cremona.

><

L'Amministrazione predetta ha pure sottoposto alla superiore approvazione il progetto e preventivo della somma occorrente per l'ampliamento della Stazione di Gallarate, dipendentemente dall'innesto nella medesima della nuova linea di Laveno. La spesa relativa è preventivata in L. 15,000.

><

Ci scrivono da Chiavari, che quel Municipio ha nuovamente instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere la pronta attivazione dei treni economici da Camogli a Chiavari, imperocchè, dopo l'attivazione del nuovo orario ferroviario, col quale furono soppressi due treni, uno per Sestri e l'altro per Genova, le comunicazioni fra Chiavari e Genova sono state peggiorate.

><

Veniamo informati che parecchie Ditte del Lago Maggiore, commercianti in legname da ardere ed in carbone, hanno instato presso l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per ottenere che l'applicazione della tariffa locale N. 1 a piccola velocità venga estesa alle Stazioni della linea Novara-Pino.

Attualmente, per usufruire della precitata tariffa, le Ditte medesime sono obbligate a trasportare la loro merce fino ad Arona per la via lacuale, ciò che è causa di non pochi inconvenienti.

Siamo assicurati che l'Amministrazione ferroviaria predetta è ben disposta a tale riguardo, e deve anzi aver fatte al Ministero dei lavori pubblici concrete proposte per accogliere favorevolmente la istanza di cui sopra.

><

La Società concessionaria della ferrovia da Santhià a Biella ha sottoposto alla superiore approvazione i tipi di carri merci, che la Società medesima è intenzionata di mettere in servizio sulla detta linea.

Sappiamo che sui tipi medesimi si è già pronunziato favorevolmente il R. Commissario per le Ferrovie dell'Alta Italia.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto per una tariffa speciale locale per trasporti in grandi partite di vino, acquavite, tartaro, olio, frutta secche, paste ecc.

Le spedizioni che potrebbero usufruire della nuova tariffa speciale dovrebbero partire da Foggia o da Stazioni al sud di Foggia. La tariffa sarebbe applicabile in via di rimborso e dopo compiuto il trasporto delle quantità minime di garanzia.

><

Pochi giorni or sono, un giornale di Genova accompagnava una tabella indicante alcuni prezzi di trasporti ferroviarii da Marsiglia a diverse località della Svizzera in confronto di quelli da Genova per le stesse destinazioni, con parole poco meno che ingiuriose all'indirizzo del Governo e delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Togliendo argomento dalla parità o quasi dei prezzi delle due vie, nonostante la forte differenza fra le distanze da percorrersi da quei trasporti, era fatto grave ed ingiusto attacco alle predette Amministrazioni per la concorrenza che in cotesto modo sarebbe lasciata libera, con danno del porto di Genova, alle Ferrovie francesi P. L. M. ed a quelle Svizzere non interessate nella linea del Gottardo.

Infatti, le Ferrovie ora dette, riformando la tariffa comune di transito num. 445 franco-svizzera, diminuirono i loro prezzi sino al livello di quelli stabiliti colle quote cumulative della tariffa speciale num. 5 del servizio diretto italo-svizzero pel trasporto dei cereali, riso, ecc.; quote che non si poterono concretare se non dopo molte insistenze presso le Ferrovie Svizzere della via Gottardo, restie, come sempre, ad accordare qualsiasi riduzione.

Nel prospetto che segue è chiaramente dimostrato come la causa della sproporzione tra la tariffa da Marsiglia e quella da Genova alla Svizzera, bisogna ricercarla, non in quanto concerne le tasse pel percorso italiano, ma sibbene in quelle del percorso svizzero.

Ed infatti, la quota italiana da Genova a Pino pei trasporti in discorso è di L 10.84 per una distanza di 228 chilometri, ossia con una base di L. 0.04754 per tonnellata e chilometro; mentre invece pel percorso svizzero (eccezione fatta del prezzo speciale per Basilea, calcolato sulle basi di L. 0.0567) la base chilometrica per tonnellata è almeno di 0.065, e si eleva per alcune destinazioni a più di 8 cent. E così, tenuto conto che i prezzi per questo ultimo percorso sono calcolati sovra una distanza fittizia, maggiore di 57 chilometri della distanza reale, si rileva che pel percorso svizzero si pagano le tasse con base assai più elevata di quella del percorso italiano, ed anche di quella della tariffa franco-svizzera n. 445 testè riformata.

Ora è evidente che, se le Ferrovie Svizzere della via Gottardo applicassero pel loro percorso la base chilometrica di cui si accontentano le Ferrovie dell'Alta Italia, ne risulterebbero prezzi ben più miti degli attuali, come rilevasi dal sottoposto prospetto; ed a quei prezzi di tanto ridotti ben difficilmente le Ferrovie concorrenti potrebbero ancora discendere, in causa della maggiore distanza da percorrersi sulle loro linee.

Non è quindi giusto di far colpa, come il giornale di Genova si compiace, al Governo ed alle Ferrovie Italiane della elevatezza dei prezzi della tariffa italo-svizzera in confronto di quelli concorrenti franco-svizzeri, mentre chiaro apparisce che siffatta elevatezza dipende unicamente dalle Ferrovie Svizzere, e che anzi, se queste cedessero ragionevolmente dalle loro pretese, la via Genova-Gottardo avrebbe con grande profitto assicurati a sè i trasporti in questione.

Da Genova a Pino (quota italiana) L. 10.84, cioè L. 0,04754 per tonnellata e chilometro.

STAZIONI SVIZZERE	PREZZI ATTUALI da Genova alle controindicate Stazioni		Da Pino alle controindicate Stazioni (percorso svizzero)			Da Genova Prezzi totali che risulterebbero applicando sul percorso svizzero la base italiana di L. 0.4754 per tonnellata e kilom.
	kilom.	Prezzo p. tonnellata	kilom. (*)	Prezzo p. tonnellata	Base chilometrica p. tonnell.	
Aarau	513	32.24	285	21.40	0,0750	24.40
Basilea	562	29.80	334	18.96	0,0567	26 75
Affoltern a Ablis	491	31.45	263	20.61	0,0783	23.35
Bischoffszell	593	34.60	365	23.76	0,0650	28.20
Cham	472	29.64	244	18.80	0,0839	22.45
Frauenfeld	559	33 80	331	22 96	0,0693	26.60
Glarus	585	34.32	357	23 48	0,0663	27.85
Kemptthal	537	33 12	309	22.28	0,0721	25.55
Romanshorn	597	34.97	367	24 13	0,0657	28.40
Rorschach	609	35.48	381	24 64	0,0647	28.95
Schaffhouse	569	34 01	341	23.17	0,0679	27 05
Thalweil	529	33.05	301	22.21	0,0737	25.15
Wädensweil	541	33.22	313	22.58	0,0721	25.75
Winterthour	543	33.23	315	22.39	0,0711	25.85
Zug	477	30.37	249	19.53	0,0780	22.70
Zurich	516	32.49	288	21.65	0,0751	24.55
Lenzbourg	504	33.24	276	22.60	0,0820	24 00
Butschwyl	586	37.99	358	27.15	0,0755	27.85
Coira	636	39.20	408	28.36	0,0700	30.25
S. Gallo	601	37.13	373	26.29	0,0705	28.60

(*) **Le distanze reali del percorso svizzero sono inferiori di 57 chilometri a quelle tassabili sovraindicate.**

⩙

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò l' apertura di una gara per la fornitura di N. 60 assi sciolti diritti per locomotive e tenders;

Aggiudicò alle Officine Nazionali di Savigliano la costruzione di un apparecchio completo per alzare locomotive;

Autorizzò la spesa di L. 8,700 per rialzamento di alcune tratte del muro di rivestimento a sostegno dell' argine ferroviario lungo il tronco Bivio-Reno-Porretta;

Approvò la Convenzione da stipularsi col Municipio di Verona per l' impianto di un binario di *tramway* a cavalli sul viale d' accesso alla Stazione di Verona P. V.;

Autorizzò la spesa di L. 11,700 per sostituzione di due piattaforme da m. 4.50 ad altre da m. 4 nella Stazione di Genova P. C.

Id. di L. 17,800 occorrente al restauro definitivo del ponte sul Tanaro presso Asti.

⩙

L' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha pure approvato i seguenti preventivi di spesa:

a) per l' appalto dei lavori di costruzione di una tenda metallica a copertura del marciapiedi interno contro il fabbricato passeggieri della Stazione di Gallarate;

b) per l' impianto di una comunicazione telegrafica fra la Stazione di Bologna ed il Casello della Mascarella;

c) per la sostituzione della grue da pesi da 3 tonnellate con altra da 4 tonnellate, nella Stazione di Bolzaneto;

d) per l' impianto di binario morto nella Stazione di Taggia;

e) per l' impianto di una grue da pesi di 6 tonnellate e di una bilancia a ponte in Stazione di Busto Arsizio;

f) per l' ampliamento ed adattamento del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Cisano, della linea da Bergamo a Lecco;

g) pei lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Broni.

⩙

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle adunanze del 5 e 9 corrente ha approvato, tra gli altri:

Il progetto di una ferrovia da Mariano a Cantù;

Id. di prolungamento della ferrovia Monza-Besana fino ad Oggiono;

Id. di costituzione di Consorzio per la ferrovia Circum-Etnea;

La perizia di lavori addizionali a quelli già approvati per rialzo e rafforzamento di alcuni tratti d' argine sulla sinistra di Adige fra Concadirame e Boara (Padova);

Il progetto per opere di difesa a sponda sinistra di Arno, nella località detta la Sapaniera presso Pisa;

La domanda dell' Impresa Ottavi e C. per deviazione di un tratto del torrente Riccò presso Ponterosso (Genova).

⩙

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, approvò, tra altro, la domanda del Consorzio per la costruzione della ferrovia Cremona-Borgo-S. Donnino per ottenere la concessione della costruzione e dell' esercizio della suddetta ferrovia;

Autorizzò l' appalto per la costruzione di un magazzino merci, sistemazione dell' armamento ed ingrandimento del piazzale della Stazione di Melzo (Milano), per l' importo di L. 33,000;

Id. per l' impianto di segnali a disco nella Stazione di Orciano (Livorno), per l' importo di L. 2,066;

Id. per l' impianto di un nuovo binario nella Stazione di Taggia (Porto Maurizio), per l' importo di L. 6,500;

Id. pel prolungamento del secondo binario nella Stazione di Marzabotto, per l' importo di L. 8,600;

Id. per l' impianto di una gru nella Stazione di Busto Arsizio, per l' importo di L. 11,000.

⩙

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 5 corr, dopo aver trattati alcuni affari interni, approvava quanto appresso:

1° Sostituzione di travi in ferro e di volte in muratura alle travi di ghisa di diversi ponticelli;

2° Proroga alla Convenzione con le RR Poste pel trasporto dei pacchi postali.

3° Concorso dell' Amministrazione alla spesa di affitto

del locale per la Società Cooperativa fra Agenti ferroviarii in Foligno.

4° Acquisto di olio di oliva, ghiaia e macchine utensili.

Dalla Direzione dei trasporti delle Strade ferrate Meridionali abbiamo in questi giorni ricevuto un esemplare della *Statistica del traffico, anno* 1882, *della Rete Adriatico Tiberina*, ed un altro consimile della *Rete Calabro-Sicula.*

Di questi diligenti lavori ci occuperemo con cura nei numeri successivi, come siamo soliti fare per siffatte pubblicazioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazione in Trastevere a Roma. — Leggesi nella *Libertà*:

Sappiamo che una Commissione di Trasteverini si è recata dall'on. Genala, il nuovo Ministro dei lavori pubblici, per interessarlo nella questione della Stazione ferroviaria in Trastevere.

Il Ministro accolse la Commissione gentilissimamente, esponendole i suoi progetti a quel riguardo, ed assicurandola che s'adoprerà in ogni modo affinchè i desiderii dei Trasteverini vengano soddisfatti.

— Il *Bollettino delle finanze* aggiunge:

Ci viene assicurato che al Ministero dei lavori pubblici si sta studiando un nuovo progetto per la Stazione di Trastevere, secondo il quale dovrebbe essere abbandonata l'ubicazione fissata per la detta Stazione nel progetto già stato ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed approvato dal Ministero.

A tale decisione si sarebbe stati indotti dal fatto, che non poterono approdare ad alcun pratico risultato le trattative amichevoli intavolate fra l'Amministrazione governativa ed il principe Sciarra per la espropriazione di circa 50,000 metri quadrati di terreno, che dovevano essere occupati colla nuova Stazione e pei quali, a quanto pare, il Principe pretenderebbe un prezzo che al Ministero è sembrato troppo gravoso.

Ci si afferma però che la nuova soluzione, che verrà data alla faccenda dello impianto della Stazione di Trastevere, sarà tale da migliorare le primitive condizioni locali e da riescire più gradita alla popolazione della Capitale.

Ferrovia Genova-Borgotaro — Il 1° corrente si adunava, sotto la presidenza del barone Andrea Podestà, il Consiglio direttivo del Comitato promotore della ferrovia Genova-Borgotaro per Monte Penna, e, fra le altre, prendeva le seguenti deliberazioni:

« 1. Di appoggiare presso il Governo del Re la domanda del Comune di Borgotaro, diretta allo scopo di ottenere che sulla linea ferroviaria in costruzione da Parma a Spezia, la Stazione di Borgotaro sia disposta in modo tale da permettere un facile raccordo col progettato braccio di collegamento con Genova.

« 2. Di mandare invitarsi le Provincie di Genova, Parma, Mantova, Verona, Reggio, Modena, Bologna, Ferrara e Rovigo, nonchè quelle altre Provincie che dall'attuazione di questa ferrovia potrebbero ritrarre reale giovamento pel commercio ed industria, a voler promuovere dal Governo del Re lo studio del progetto di arte esecutivo della ferrovia Genova-Borgotaro. valendosi di quanto è disposto dall'art. 10 della legge 5 luglio 1882 a riguardo delle ferrovie ritenute necessarie alla difesa dello Stato e non comprese nella legge 29 luglio 1879.

« 3. Di prendere atto della nota 9 maggio 1883 del Ministero della guerra, colla quale promise di caldamente raccomandare al Ministero dei lavori pubblici ed al Parlamento nazionale la costruzione della ferrovia Genova-Borgotaro pel Monte Penna, ove nel progetto d'arte esecutivo di detta ferrovia sieno introdotte quelle modificazioni da esso Ministero suggerite, allo scopo di rendere detta linea suscettibile di grandi trasporti militari.

« 4. Di rimandare ai giorno di sabato p. v., 16 corr., la radunanza del Comitato promotore, già stabilita in precedenza per la seconda domenica del corrente mese ».

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L'incanto tenuto il 30 maggio p. p. per lo appalto in due distinti lotti della provvista degli scambii e del materiale fisso occorrenti nei primi due tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi tra Ivrea e Tavagnasco e Quincinetto, essendo rimasto deserto per quanto riguarda il lotto 1° (*provvista degli scambii*), si previene il pubblico che per questo lotto si terrà nella Prefettura di Torino un secondo incanto nel giorno 22 corr., alle ore 10 ant., con avvertenza che si farà luogo all'aggiudicazione quand'anche non vi sia che un solo offerente; cioè per n. 13 scambi con cuori capovolgibili in acciaio fuso, per L. 27,350.

Il tempo utile per la consegna è di mesi tre, alla Stazione d'Ivrea.

Per essere ammessi all'asta, dovranno i concorrenti esibire il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito provvisorio di L. 1,400, non potendosi accettare offerte con depositi in contanti od in altro modo. La cauzione definitiva è fissata in L. 2,800.

Il termine utile per presentare offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, è fissato a giorni quindici, e scadrà alle ore 11 del mattino del 7 luglio p. v.

Ferrovia Adria-Chioggia. — Alle ore 10 ant. del 22 corr, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Rovigo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Cavanella d'Adige e il canale lagunare Lusenzo, della lunghezza di m. 9,886 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche per ponti, l'armamento e i meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,631,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 18 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno colla relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi ai 18 di cui sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 66,000, ed in L. 132,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tramways di Milano — Il 6 corr., col concorso della Commissione civica e governativa, è stato fatto il collaudo del nuovo tronco di *tram*, che dalla piazza di S. Eustorgio va fino al punto detto la *Montagnetta.*

I lavori del tronco da piazza del Duomo a porta Volta per via Solferino, sono già arrivati fino al palazzo di Brera.

Tramway Como-Saronno — I nostri lettori si ricorderanno la catastrofe avvenuta nello scorso inverno nelle vicinanze di Como sulla linea del *tramway* Saronno-Como, per lo scontro di due treni e per il quale si ebbero a deplorare la morte di due persone ed il ferimento di altre venticinque.

Antonio Colombo, capo-stazione alla Camerlata, era stato riconosciuto dal Tribunale di Como responsabile della disgrazia, e perciò condannato a due mesi di carcere, a 100 lire di multa, ed al pagamento di L. 3000 alle famiglie dei morti e dei feriti. Il Colombo ricorse in Appello contro tale sentenza, ed il 7 corr. la Corte di Milano confermava

il giudicato del Tribunale di Como, riducendo però la pena del carcere ad un solo mese. Ordinava altresì che le lire 3000 di indennizzo alla parte civile e le spese debbano essere pagate o dal Colombo o dalla Società proprietaria della linea ed esercente di essa.

Essendo il Colombo, un povero diavolo, naturalmente spetterà alla Società il pagamento di queste spese e dell'indennizzo.

Tramway di Bologna. — Si ha da Bologna, 6:
Ieri mattina il *tramway* a vapore si spinse per la prima volta da piazza Malpighi fino a Casalecchio.

Stazione di Mutignano. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Meridionali rende noto che la Stazione di Mutignano ha cambiato l'attuale sua denominazione in quella di Atri-Mutignano.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Il 4 corr. venne aperto all'esercizio il tronco di ferrovia da Battipaglia ad Agropoli della linea Battipaglia-Castrocucco, della lunghezza di chilometri 30.

Il nuovo tronco, di proprietà dello Stato, viene esercitato dalla Società delle Ferrovie Meridionali sulle stesse basi della Convenzione approvata con la legge del 30 dicembre 1871, con materiale e personale calabro-siculo.

Al detto tronco vengono applicate le tariffe ed i regolamenti emanati sulle Ferrovie Meridionali e Calabresi.

I nomi delle nuove Stazioni e fermate sono: Battipaglia, San Nicola Varco, Albanella, Capaccio, Pesto, Ogliastro-Cilento, Agropoli.

Ferrovie siciliane. — L'ispettore del Genio civile comm. Ferrucci, il quale, come annunciammo, fu dal Ministero dei lavori pubblici incaricato di ispezionare le Ferrovie siciliane di proprietà dello Stato esercitate dalla Società delle Meridionali, ha già compiuta la sua visita.

Accompagnarono il prelodato ispettore nella sue ispezione i sig.: comm. Billia, Direttore tecnico governativo per le costruzioni in Sicilia; cav. Fossati, R. Commissario per lo esercizio delle Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule; comm. Pessione, capo-servizio della costruzione e manutenzione per le Ferrovie Meridionali; ed il cav. Spongia, Delegato per l'esercizio delle Ferrovie in Sicilia.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, in seguito ad accordi presi colle Ferrovie Francesi P. L. M. e del Nord, il servizio diretto per viaggiatori, bagagli e cani colla Francia e con Londra, via Modana e Ventimiglia, dovendo coll' 11 corr. essere esteso ad alcune Stazioni delle Ferrovie francesi del Nord e contemporaneamente subire alcune modificazioni nella corrispondenza e nei prezzi attuali, il servizio stesso dal detto giorno è regolato in base alle disposizioni risultanti dagli appositi quadri affissi agli sportelli di distribuzione.

Nuovi valichi alpini — Venerdì mattina la Commissione torinese pei valichi alpini, presenti i delegati della Provincia, del Municipio e della Camera di commercio, tenne la sua seconda riunione, sotto la presidenza del Sindaco conte Di Sambuy, e coll' intervento del Prefetto.

Riguardo alla linea Cuneo Ventimiglia, venne votato ad unanimità il seguente ordine del giorno del conte di Masino e dell' ing. Frescot:

« La Commissione ritiene che Provincia e Municipio debbano concordarsi colla Provincia di Cuneo per offrire al Governo l'aumento di un decimo sul loro concorso, come dall'art. 15 della legge 29 luglio 1879, onde ottenere la più sollecita apertura della linea Cuneo-Ventimiglia.

« Esprime in pari tempo il voto che il Governo faccia gli opportuni ufficii colla Francia per la contemporanea apertura del tronco diretto Nizza-Tenda per Sospello ».

Discusse quindi sulla questione del valico delle Alpi Cozie, mettendo a confronto i progetti pel Colle dell' Echelle, pel Monginevra o pel Colle della Croce. Dall'esame fatto parve preferibile una ferrovia Oulx-Cesana-Briançon pel Monginevra.

La Commissione adottò, ad unanimità, il seguente ordine del giorno dei signori Di Masino, Frescot, Piana e Bertea:

« La Commissione, non potendo portare giudizio che sopra la linea di cui sono compiuti gli studii, in base ai medesimi invita il Governo a prendere i voluti accordi colla Francia per l'allacciamento di Oulx a Briançon pel Monginevra, non ponendo in dubbio il concorso nella spesa dei Corpi morali interessati ».

La Commissione si occupò anche della questione delle linee d'accesso da Bussoleno ad Oulx, per vedere se convenisse, a motivo delle cattive condizioni della galleria d'Exilles, domandare la costruzione di una linea succursale sulla Dora Riparia, partendo da Susa. Decise di attendere dal Governo comunicazione dei risultati delle due ispezioni da esso ordinate, prima di pronunciarsi al riguardo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Dalla Relazione del Consiglio d'amministrazione, che sarà presentata il 30 corrente all'assemblea degli azionisti (e che noi riferiremo a suo tempo, come di consueto), rilevasi che l'esercizio della linea durante il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1882 fruttò L. 5,686,000. Dedotte le spese dell'esercizio in L. 2,166,000 e dell'interesse delle Obbligazioni in L. 2,125,000, rimane un attivo di L. 1,394,000.

Questa somma, a seconda delle proposte, dovrebbe ripartirsi come segue: fondo di rinnovazione L. 368,000; riserva L. 50,000; per perdite subìte nell' emissione d'Obbligazioni L. 85,000; per ammortizzo di proprietà fondiarie e macchine L. 190,000; per spese di inaugurazione lire 58,000; capitale di costruzione, a titolo di un terzo degli interessi sui capitali disponibili L. 109,000; rimangono lire 533,000 da ripartirsi fra gli azionisti in ragione di L. 6.25 per Azione, che farebbe il 2 e mezzo per cento d'interesse annuale. L. 108,000 si riporterebbero nel bilancio venturo. Il bilancio presenta 28 milioni circa di capitale disponibile.

Ferrovia del Sempione. — Telegrafano da Parigi, 9, al *Secolo:*

Nell'adunanza della Società degli Economisti, presieduta da L. Say, Ceresole, ex-presidente della Svizzera ed amministratore delle Ferrovie della Svizzera occidentale e del Sempione, esponendo la grandissima concorrenza che la Germania fa ai prodotti francesi mediante la linea del Gottardo, propugnò vivamente il traforo del Sempione con una sovvenzione, da parte della Francia, di una cinquantina di milioni. Heurteau, sotto-capo della Ferrovia d'Orléans, sostenne invece che basterebbe ridurre le tariffe ferroviarie delle merci dirette all'Italia.

Ferrovie francesi. — Un telegramma da Parigi, 11, reca:

Il Governo presenterà oggi alla Camera le Convenzioni colle Ferrovie *Paris-Lyon-Mediterranée*, del *Nord* e del *Midi.* Lo Stato non garantisce le Obbligazioni che le Compagnie emetteranno per la costruzione delle nuove linee. Conserva pienamente il diritto di riscatto. Si stabilisce un dividendo *maximum*: il sopravanzo dei beneficii si dividerà per 2/3 allo Stato ed 1/3 alle Compagnie. Le Convenzioni regolano inoltre parzialmente le tariffe.

Ferrovia Metropolitana di Parigi — La discussione del rapporto presentato dai signori Deligny e Cernesson sul progetto di costruzione di una ferrovia Metropolitana fu chiusa al Consiglio municipale di Parigi il 4 corr., dopo aver occupato sei sedute.

Il progetto verrà ora sottoposto al Consiglio generale dei ponti e strade, che darà il suo voto circa le difficoltà pratiche sollevate dal tracciato adottato dal Municipio. E soltanto dopo questo voto, il Ministro dei lavori pubblici deciderà circa le deliberazioni del Consiglio municipale.

Il progetto della Commissione non venne modificato che in alcuni punti secondarii.

I tracciati proposti dalla Commissione si dividono in due reti: una della lunghezza di 32 chil. circa, e l'altra di

31: cioè 63 chil. in totale. La spesa chilometrica è calcolata in 4 milioni, ed il traffico in 120 milioni di viaggiatori.

I detti tracciati diedero però luogo ad alcune obbiezioni, e perchè i tunnel sarebbero forse poco aereati, e perchè le curve presenterebbero un troppo debole raggio, e le pendenze saeebbero troppo accentuate. Vi fu risposto che, mediante macchine affatto fumivore, la questione della ventilazione si sarebbe tosto risolta. Quanto alle curve, le più accentuate avrebbero 150 m. di raggio, mentre la Metropolitana di Londra, in certi punti, non ha che 121 m. Per le pendenze, il limite di 25 mill. per m. è ammesso anche sulle linee di grande traffico.

Il Consiglio municipale respinse poi un emendamento del sig. Joffrin, chiedente che la Metropolitana non fosse concessa ad alcuna Compagnia, ma fosse esercita direttamente dal Comune.

Il progetto della Commissione, come abbiamo già annunciato, portava che i beneficii della Compagnia concessionaria fossero limitati al 7 0[0 del reddito del capitale-Azioni; che l'eccedenza fosse divisa per 1[4 ai concessionarii, e per 3[4 ad una riserva, di cui la Compagnia regolerebbe poi l'impiego e che servirebbe, sia allo sviluppo della rete, sia alla diminuzione delle tariffe; che la concessione avesse la durata di 75 anni, senza sovvenzione, nè garanzia d'interessi; che allo spirare dei primi 15 anni della concessione, il Comune avrebbe il diritto di riscatto; che il Comune si riservava il diritto di accordare nuove concessioni di linee di raccordo colla Metropolitana. Esso regolava il prezzo dei posti a 15 ed a 30 centesimi su tutto il percorso, secondo le classi; stipulava il diritto di corrispondenza cogli omnibus e coi *tramways*; autorizzava la creazione di posti di lusso a 50 cent.; e rendeva obbligatoria la consegna di biglietti di andata e ritorno a metà prezzo per la mattina e la sera.

Tutte queste stipulazioni furono mantenute dal Consiglio con le seguenti lievi modificazioni:

Al di là del 6 0[0 del capitale-Azioni e sulla eccedenza dei prodotti, sarà prelevato, prima di tutto, ed assegnato un 10 0[0 in favore del personale degl'impiegati ed operaj.

La Compagnia concessionaria non dovrà impiegare più di 1[10 di operaj ed impiegati stranieri nei servizii dell'esercizio. Gl'impiegati ed operaj commissionati saranno tutti di nazionalità francese.

La metà almeno del capitale necessario dovrà esser composto del capitale-Azioni.

Disastro in Francia. — Si ha per telegrafo da Parigi, 12:

Ieri sera s'erano sparse voci esageratissime circa un terribile disastro ferroviario avvenuto lungo la linea di circonvallazione sotto il tunnel delle Buttes-Chaumont.

Effettivamente un convoglio di viaggiatori, in causa di un ritardo nei segnali, urtò sotto il tunnel in un convoglio di bestiami. Diversi viaggiatori rimasero contusi, ed un bove, fuggito da uno dei carri, ne ferì altri due. Non si ha, per altro, a deplorare alcun morto.

La circolazione rimase sospesa per alcune ore, poi venne tosto ripresa.

Tunnel della Manica. — S'è riunita in questi giorni la Giunta delegata dalle Camere inglesi a studiare e riferire sulla convenienza, o meno, di concedere che il tunnel sopraddetto venga costruito.

Il sig. C. Palmer, presidente di due Società marittime, interrogato dalla Giunta, rispose che i proprietarii di bastimenti prendono poco interesse alla costruzione del tunnel; ma che, d'altronde, non ne temono il minimo danno per la loro industria. Secondo poi la sua opinione, il tunnel sarebbe di grande vantaggio pel paese, così sotto l'aspetto commerciale, come sotto l'aspetto politico.

Il signor Giffen, segretario al dipartimento commerciale del *Board of Trade*, secondo interrogato dalla Giunta, dopo aver fornito molti interessantissimi dati sull'importanza attuale dei commerci marittimi, concluse che la costruzione del tunnel porrebbe l'Inghilterra in istato di conservare il commercio che ha nella Manica ed anche di aumentarlo. Egli disse inoltre:

« Se anche una fortezza di prima classe per proteggere l'imboccatura inglese del tunnel costasse più di tre milioni di sterline, ed imponesse al paese un aggravio di 90,000 sterline annue, ciò sarebbe piccola cosa in confronto del gran vantaggio commerciale che la nazione ricaverebbe dal tunnel ».

Dopo qualche altro scambio di idee, la Giunta si aggiornò nuovamente.

Ferrovie in Algeria. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest-Algerino ad aprire all'esercizio, dal 1° giugno corr., la sezione della linea di Sidi-bel-Abbès a Ras el-Ma, compresa tra Sidi-bel-Abbès e Sidi-Ali-ben-Joub.

Questa sezione ha la lunghezza di chil. 30.792.57.

Ferrovia del Senegal. — La ferrovia che il Governo francese vi sta costruendo, parte dal punto in cui il Senegal cessa d'essere perennemente navigabile, vale a dire da Caya, e va sino al porto di Bafulabé, distante 134 chilometri da Medina.

Questa ferrovia mira poi a prolungarsi nel Sudan, quando sarà spinta sino a Barnaku, sul Niger.

Pei quindici chilometri, finora costrutti, si sono già spesi 16 milioni, ossia più di un milione per chilometro.

Ora il Ministero della marina ha chiesto un nuovo credito di quattro milioni e mezzo, e tale domanda ha sollevato, in sene alla Commissione generale del bilancio, vivissime opposizioni.

Ferrovia sotterranea a New-York. — La Camera dei rappresentanti degli Stati Uniti ha approvato un progetto di legge per la costruzione di una ferrovia sotterranea a New-York: e siccome si prevede che non verrà sollevata alcuna opposizione da parte del Senato, si crede che i lavori di costruzione comincieranno immediatamente.

La strada dovrebbe essere scavata sotto Broadway, dai pressi di Bowling-green al fiume Harlem.

Il capitale necessario, a quanto si assicura, è già stato coperto dalle pubbliche sottoscrizioni.

Questa nuova strada farà una grande concorrenza alle strade *aeree* già esistenti; poichè, secondo gli autori del progetto, sarà più sicura, ed offrirà inoltre il vantaggio di una maggiore velocità ed economia.

La più grande difficoltà che incontreranno gli esecutori è la intersecazione delle molte tubulazioni d'acqua, di gas e di vapore, che ingombrano i sotterranei di Broadway, senza dover pagare enormi indennità.

Notizie Diverse

Palazzo del Parlamento. — Il presidente del Consiglio ha nominato una Commissione speciale perchè studii e proponga la sede di un nuovo edificio per il Parlamento nazionale.

L'Ufficio di presidenza della Camera ha designato gli on. Crispi e Sella a far parte della Commissione, come rappresentanti del ramo elettivo del Parlamento.

Bonificamento dell'Agro Romano — Fu distribuita ai deputati la Relazione dell'on. Peruzzi sul progetto di legge pel bonificamento agrario dell'Agro romano.

La Commissione così riassume le sue raccomandazioni al Governo:

1. Che sia incominciata la bonificazione idraulica dalla Valle dell'Almone e con la costituzione e l'opera dei 32 Consorzii, i cui territorii sono in tutto o in parte compresi nella zona;

2. Che sia provveduto prontamente allo svincolo dei terreni, particolarmente nella zona, dalle servitù onde sono tuttora gravati;

3 Che i terreni, che saranno espropriati e alienati o o concessi in enfiteusi, sieno divisi, quanto più sia possibile, in poderi di giusta estensione, coltivati da altrettante famiglie dimoranti in buone case ad essi vicine;

4. Che sieno studiati i modi più atti a facilitare le anticipazioni, specialmente di piccoli capitali a mite interesse e restituibili in molte annualità, agli acquirenti ed agli enfiteuti di terreni nella zona;

5. Che nel regolamento di polizia rurale e d'igiene sia particolarmente provveduto alla salubrità dei lavoratori, ad impedire le operazioni agrarie e industriali riconosciute igienicamente pericolose, allo scolo delle acque comunque adoperate, ad assicurare contro i danni recati dal bestiame le opere dei bonificamenti idraulico ed agrario;

6. Che, salva la competenza delle spese ai termini delle leggi vigenti, il Governo organizzi fortemente gli opportuni servizii per la rigorosa osservanza delle prescrizioni dei regolamenti d'igiene e di polizia rurale nella campagna romana, durante i lavori di bonificamento;

7. Che sia provveduto all'ordinamento dei servizii dei due bonificamenti ed alle attribuzioni delle due Commissioni idraulico-economica ed agraria, per modo da prevenire il pericolo di conflitti e di ritardi nella esecuzione dell'opera avente un solo ed unico scopo;

8. Che sia provveduto al completamento della rete stradale, coordinando le strade esistenti e quelle da costruire con quelle di allacciamento tra i forti;

9. Che sieno promossi i *tramways*, i Consorzii per le strade vicinali, e quanto altro può rendere più facili e pronte le comunicazioni, specialmente di Roma e di altri luoghi abitati con la campagna;

10. Che sieno prontamente definite le servitù militari;

11. Che siano estesi, salve le debite cautele, gli esperimenti del lavoro dei condannati per i lavori di bonificamento dove e quando difettino i lavoranti liberi.

(*Segue il testo del progetto di legge della Commissione*).

Lavori di difesa litoranea. — Le trattative intavolate tra il Ministero della guerra e quello della marina circa le attribuzioni e competenze di ciascuno nella difesa litoranea, hanno portato ad un definitivo accordo. Al Ministero della marina toccherebbe a provvedere alla difesa navale e subacquea del litorale; quello della guerra dovrebbe provvedere alle fortificazioni litoranee. È stata nominata una Commissione, coll'incarico di studiare tutto quello che spetta al Ministero della marina; e verrà costituito un Ufficio sotto la direzione dell'ammiraglio Albini, per preparare quanto occorra all'attuazione della difesa litoranea, spettante alla Marina.

Industria nazionale. — Al Ministero delle marina sono già preparate le istruzioni, le quali dovranno regolare l'opera della Commissione Reale, che ha da studiare quali commissioni possano darsi per conto dello Stato all'industria privata nazionale, e per proporre quale parte — fra i 120 milioni, che la Marina deve spendere pel completamento del materiale navale — potrà essere distribuita fra i varii opifici nazionali. Tale Commissione è composta degli on. Borghi, Bozzone, Boselli, Botta, Simonelli e Valsecchi, e ne è presidente l'onorevole Brin.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale residente in Berna annuncia che fu aperta una comunicazione terrestre fra il Brasile e l'Uruguay (America Meridionale). La tassa dei telegrammi per tutti gli Ufficii dell'Uruguay per la via terrestre del Brasile è di L. 14 12 1/2.

— L'Ufficio medesimo annunzia il ristabilimento del cavo sottomarino tra Sant'Elena (Equatore) e Payta (Perù).

I telegrammi per gli Ufficii al sud di Sant'Elena, per la via dell'Ammerica settentrionale, riprendono corso regolare.

Decesso. — L'11 corrente cessava di vivere in Arona il commendatore ANGELO MANGILI, direttore e comproprietario dell'*Impresa di navigazione sul Lago Maggiore*.

Fu uomo di una onestà integerrima, d'infaticabile attività e di provato patriottismo. Egli lascia vivissimo desiderio di sè in quanti lo conobbero, e noi pure ci associamo al profondo dolore della sua famiglia e de' suoi amici.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La considerazione che i progetti ferroviarii non saranno discussi che nell'autunno, influisce a restringere vie più il mercato riguardo ai valori ferroviarii, posti pur essi in aspettativa di tempi migliori. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 477 al 474; le Obbligazioni, poco trattate al prezzo di 271; nominali i Boni a 540. Le Palermo-Trapani, prima emissione, vennero quotate a 288 e 287.25; quelle di 2ª emissione a 285.50. Le Sarde, serie A, a 270.50; le serie B a 274; le nuove a 268; le Sarde di preferenza a 231; le Pontebbane a 446; le Centrali Toscane a 465; le Meridionali austriache a 298; le Azioni Romane a 136.

La Borsa di Parigi negoziò con poca animazione le Azioni Lombarde a 323.75 a 320; le Obbligazioni a 299.50 e 299.25; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 293 e 292.50; le Azioni Ferrovie Romane a 135.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La Direzione generale ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni al portatore create colla legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 66.ma estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 30 maggio 1883.

Numeri delle 5 prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, n. 14,339, col premio di L. 33,330.
» II, n. 12,536, col premio di L. 10,000.
» III, n. 7,497, col premio di L. 6,670.
» IV, n. 3,262, col premio di L. 5,260.
» V, n. 1,135, col premio di L. 1,200.

(*Seguono i numeri delle susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto luglio 1883 a benefició dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premi assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1883, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade col 31 luglio 1883, aventi i numeri dal 67 al 73 inclusive.

CONVOCAZIONI

Società dei Molini e Magazzini generali. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 26 corr. in Roma (Banco di Roma), per comunicazione del Consiglio sull'andamento sociale, per la nomina di sindaci, e per disposizioni relative al nuovo Codice di commercio.

Società anonima della ferrovia Albano-Anzio-Nettuno — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Roma (Banca generale), per approvazione dei conti 1882, per la nomina di consiglieri e sindaci, per deliberazione sulle medaglie di presenza, e per modificazioni allo statuto sociale.

Società anonima della strada ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Torino, sede sociale (via Santa Teresa, 18), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1882 e relativo dividendo, e per la nomina di amministratori e censori.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono convocati come sopra, per la trattazione degli stessi oggetti sovraindicati.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 18 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per la manutenzione triennale (1883-85) del tratto di strada già nazionale Cuneo Nizza, sviluppantesi sui due versanti del Colle di Tenda, per l'importo di L. 30,000 pel triennio; nonchè per la costruzione di parecchie opere, per il complessivo importo di L. 2,350,000 (compresa la suddetta manutenzione). Sono fissati a 5 giorni i fatali pel ribasso del ventesimo dal mezzodì del giorno del deliberamento provvisorio. Deposito cauzionale L. 235,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Canosa di Puglia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di basolamento e sistemazione delle strade della città, in diminuzione della somma di L. 502,967.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Benevento, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada provinciale fra Castelfranco ed il ponte Gonnella sulla strada nazionale delle Puglie, presso la Stazione ferroviaria di Greci, della lunghezza di m. 15,081, in diminuzione della somma di L. 255,044.22, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte a tre arcate in muratura sul torrente Salso, compresi gli accessi, per la presunta somma di lire 240,800. Lavori da eseguire entro mesi 30 dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte sul torrente Vandra, lungo la strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca, coi relativi bracci di accesso, della lunghezza totale di m. 429.86, oltre m. 260 di sentieri pedonali, per la complessiva somma di L. 61,728. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 20,000 chilog. di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di L. 40,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 19,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di lire 38,000. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 3,800 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 18,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di L. 36,000. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 3,600 come sopra.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Buonopane per Serrara Fontana a Forio, in diminuzione dell'importo di L. 297,990, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 8 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 10,000, ambedue come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal 23 al 29 aprile* 1883

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	469,427.35	293.76
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.00	454,199.73	295.13
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 59.00	— 15,227.62	— 1,37
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,593.34	7,601,943.86	4,771.07
Introiti corrisp. nel 1882	1,511.12	7,265,923.09	4,808.30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 82.22	+ 336,020.77	— 37.23
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883.	1,338.—	222,245.67	166.10
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	201,905.23	150 90
Differenze nei prodotti della settimana 1882	»	+ 23,340.44	+ 15.20
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	3,887,298.17	2,905.31
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.—	3,784,704.20	2,828.63
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	»	+ 102,593.97	+ 76.68

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal 19 al 25 febbraio* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	670,384.09	20,732.52
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	593,665.38	18,414.87
Differenza (in più . . .	5	76,718.71	2;317.65
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 febbraio 1883.	1,685,127	4,706,997.39	18,206.00
Periodo corr. 1882	1,681,000	4,390,664.48	17,024.22
Aumento	4,127	316,332.91	1,181.78
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270,61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 01	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,013.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9.907.07	53,751.66	3,970.29	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.15	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091.61	10,020 20	127,36[illegible]7

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,323,91	11,110,00	9,470,19
Piccola Velocità	9,779,99	326,47	7,737,26
Totali . . .	37,108,93	11,436.47	17,207,45

TORINO — **Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.**

Anno XVI Mercoledì 20 Giugno 1883. Num. 25

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Assemblea ordinaria del 15 giugno.

Il 15 corrente fu tenuta in Firenze l'assemblea generale ordinaria della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Riservandoci di pubblicare, come al solito, il rendiconto completo, ne diamo frattanto il seguente sunto:

La Relazione, presentata dal Consiglio d'amministrazione, espone che la Società ha proseguito nell'opera di sempre più estendere i traffici, ed aggiunge:

« Con non minore vigore che in passato abbiamo spinto le costruzioni delle nuove linee; sicchè, anticipando sui termini stabiliti dalla Convenzione del 1881, abbiamo già potuto dare alla circolazione parecchi tronchi.

« Per provvedere ai bisogni dei quali, e degli altri prossimi ad essere posti in esercizio, non che alle esigenze dello sperato maggior movimento di tutta la rete, abbiamo nel corso del 1882 commesso la fabbricazione di 12 locomotive-tender, con sei ruote accoppiate, per le forti pendenze; di 6 locomotive-tender per servizii locali; di 8 grandi locomotive con otto ruote accoppiate; di 10 con quattro ruote accoppiate e con carrello mobile; di 39 vetture miste di vario tipo; di 12 vagoni da bagagli, e di 3 carri coperti.

« Ci è stata mossa accusa, a proposito delle ordinazioni di materiale mobile da noi fatte all'estero negli anni 1881 e 1883, di non favorire l'industria nazionale, anzi di apertamente osteggiarla; e l'accusa è risonata persino nell'aula del Parlamento. Quanto essa ci sia riuscita penosa, e torni specialmente grave per una Società che, nata e cresciuta in Italia e costituita di elementi nazionali, si onora del titolo d'Italiana, non è mestieri di dirvi. Abbiam fede che, dopo la lettera del Direttore generale pubblicata sopra questo argomento, il giudizio degli uomini spassionati ci avrà fatto giustizia; ad ogni modo, noi continueremo a tenere, come per lo pasato, il massimo conto dell'industria nazionale, la quale, non ne dubitiamo, si mostrerà degna della fiducia che in lei ripongono il Governo ed il Paese ».

La Relazione dà minuto ragguaglio delle condizioni finanziarie e di ogni altra cosa relativa alle nuove costruzioni ed all'esercizio, tanto delle linee Meridionali, quanto delle Calabro-Sicule, i cui prodotti sono in progressivo aumento.

Dalla situazione finanziaria della Società risulta che essa aveva, al 1° gennaio 1883, un attivo di cassa e portafoglio di L. 13,242,461.84.

A questa somma aggiungendo il residuo per Beni demaniali da incassare in L. 227,481.20, le sovvenzioni dello Stato in L. 25,600,000, ed i prodotti netti dell'esercizio in L. 6,000,000, ascendevano le attività a L. 45,069,943.04.

Nel bilancio di previsione delle spese per l'anno 1883 si sono portate: per imposte L. 1,800,000, per interessi ed ammortamenti L. 30,000,000, per costruzioni ed approvigionamenti L. 35,000,000, in tutto L. 66,800,000; e resta quindi da provvedersi per il 1883 la somma di L. 21,730,056.96 onde far fronte ai lavori e provviste per la costruzione delle nuove linee.

Dalla liquidazione generale risulta che le attività totali ascendevano al 1° gennaio 1883 a L. 37,272,683.08. Da questa somma detraendo gl'interessi generali e le quote di ammortamento delle Azioni ed Obbligazioni, la tassa di ricchezza mobile, le differenze di cambio, le quote d'ammortamento delle spese di fondazione, il tutto ascendente in complesso a L. 30,889,979.75, residuano gli utili netti della liquidazione in L. 6,382,703.33, formati dagli utili dei precedenti anni per L. 5,072,265.92, e dagli utili dell'anno 1882 per L. 1,310,437.41. Fatte le solite prelevazioni, sono state portate a conto nuovo L. 6,116,268.07.

Il Consiglio annunzia nella sua Relazione che, essendosi formato un Consorzio di Comuni per costruire ed esercitare una linea da Cancello a Gragnano, con diramazione a Torre Annunziata ed a Castellammare, la Società ha creduto di

dover far valere il suo diritto di prelazione a termini di legge, giacchè trattavasi di una linea concorrente alla sua linea da Caserta a Castellammare per Aversa a Napoli; ed il buon diritto della Società essendo stato riconosciuto dal Governo, essa ha allestiti i progetti della nuova linea, e si è dichiarata pronta ad assumerne la costruzione e l'esercizio, salvo sempre il concorso del Governo nelle spese, a senso della legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle linee complementari. Le trattative sono bene avviate, e il Consiglio spera che la nuova linea arrecherà buoni frutti alla Società.

L'Assemblea, dopo avere approvati i conti del 1882 ed il preventivo del 1883, e provveduto, secondo gli Statuti, alla rinnovazione delle cariche ed alla costituzione dell'Ufficio di Sindacato, ha autorizzato il Consiglio ad assumere la costruzione e l'esercizio della linea Caserta-Cancello-Ottajano-Castellammare-Gragnano, con diramazione ai porti di Torre Annunziata e Castellammare.

(*Per l'Assemblea straordinaria del* 19, V. le INFORMAZIONI).

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

CASSA PENSIONI — ANNO 1882

Dalla Presidenza del Comitato della Cassa Pensioni per gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia riceviamo il Resoconto dell'anno 1882 (21° dell'istituzione), pubblicato testè in Torino coi tipi di A. Panizza. Noi crediamo opportuno, come di consueto, di darne ragguaglio ai nostri lettori, trattandosi di un'istituzione diretta a vantaggio del benemerito personale ferroviario. Eccone i cenni principali:

Gl' impiegati d' ogni grado compartecipanti alla Cassa sommavano alla fine dell'anno 1881 a	N. 19,795
a cui nel 1882 si aggiunsero per ottenuta nomina stabile	» 1,507
In totale	N. 21,302
Ne furono però eliminati . . . . (cioè 213 per morte, 72 per dimissione, 62 per licenziamento, e 165 per pensione).	» 512
Per cui al 31 dicembre 1882 ne rimanevano .	N. 20,790

Dal riepilogo poi del movimento degli inscritti dall'istituzione della Cassa Pensioni si rilevano le cifre seguenti:

Entrati (provenienti dalle Costruzioni, dalle antiche Ferrovie dello Stato, e dalla Rete Veneta) . . .	N. 26,961
Usciti (cioè morti 2,536, dimissionarii 1,531, licenziati 1,098, pensionati viventi 700, pensionati morti 256)	» 6,171
Rimasti come sopra	N. 20,790

Passando alla parte finanziaria, le operazioni effettuate durante l'anno 1882 diedero i seguenti risultati:

Prodotti — Ritenute agl'impiegati in ragione del 3 0[0 sui loro stipendii (comprese L. 3,139.14 per arretrati) . . . . L.	794,306.05
Contributo dell' Amministrazione ferroviaria eguale alle suddette ritenute, a senso dell'art. 4 dello statuto	» 794,306.05
Da riportarsi L.	1,588,612 10
Riporto L.	1,588,612.10
Dodicesimi sugli aumenti di stipendio (comprese L. 79.64 per arretrati)	» 75,852.25
Prodotto dell'impiego dei fondi	» 1,309,393.53
Prodotto del cambio dell'oro, ecc. . . .	» 188,517.21
Totale	L. 3,162,375.09

Spese — Pensioni	L. 824,366 04
Soccorsi	» 20,845.—
Rimborsi di ritenute	» 2,373.25
Totale	L. 847,584.29

La rimanenza attiva per la gestione 1882 risulta quindi di . . . . ;	L. 2,314,790.80
A cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1881 in	» 24,105,955.26
Si ha un totale di	L. 26,420,746.06

rappresentante il fondo della Cassa pensioni al 31 dicembre 1882, costituito come segue:

N. 30,865 Obbligazioni 3 0[0 della Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria, al prezzo di acquisto di	L. 7,831,001.46
N. 1,306 Obbligazioni 5 0[0 della Pontebba, al prezzo d'acquisto di	» 444,124.85
L. 1,044,895 di Rendita italiana 5 0[0, al prezzo di acquisto di	» 17,338,455.86
Interessi maturati al 31 dicembre 1882 sulle Obbligazioni e sulla Rendita italiana nominativa	» 559,624.18
Rimanenza di Cassa al 31 dic.bre 1882 (in titoli da riscuotere	» 197,520.04
(in danaro	» 50,019.67
Totale come sopra	L. 26,420,746.06

In seguito ad offerte per acquisto di una parte delle Obbligazioni Lombarde possedute dalla Cassa Pensioni (offerte che presentavano qualche vantaggio, reimpiegando i capitali in Rendita italiana 5 0[0), si procedette nel 1882 alla vendita di 2,252 Obbligazioni. Queste operazioni continuarono fino al 17 gennaio 1883, in cui ne furono vendute altre 500; ma, in seguito alle sopravvenute mutazioni nel mercato finanziario, il Comitato giudicò opportuno di sospendere la detta vendita.

I fondi disponibili furono, nel corso dell'anno, impiegati nell'acquisto di Rendita italiana, in base ad autorizzazione del Comitato, per un importo di L. 2,893,116.36; e furono cambiate 126 cartelle di Rendita italiana 5 0[0 al portatore per un importo di L. 118,500 di rendita.

La somma di L. 2,893,116.36, impiegata nel 1882, ha fruttato L. 97,947.29, cioè un interesse medio di L. 3.39 0[0 circa; e lo stesso capitale nel 1883 frutterà L. 139,040.58, cioè un interesse di L. 4.81 0[0 circa.

Nell'estrazione delle Obbligazioni delle Strade ferrate del Sud dell'Austria, fatta a Vienna il 4 dicembre 1882, la Cassa Pensioni risultò favorita di 100 Obbligazioni della serie X, che costarono in origine L. 25,371.70, rimborsabili al 1° aprile 1883 in L. 50,000, e quindi con un profitto di L. 24,628.30, oltre all'eventuale aggio sull'oro.

In complesso, il capitale dell' Associazione frutta lire 1,335,848.82 annue, nette da imposte, cioè il 5.22 0[0, senza tener conto dell'ammortamento delle Obbligazioni. —

Venendo ora al Conto speciale delle *Pensioni*, risulta che

i pensionati al 31 dicembre 1881 erano . . . N. 1,745
(cioè: agenti 586, vedove 1,069, orfani-famiglie 90).

Nel corso dell'anno 1882 se ne aggiunsero . . » 309
(cioè: agenti 165, vedove 133, orfani-famiglie 11).

In totale N. 2,054

Però nel 1882 cessarono di vivere . . N. 74
(cioè: agenti 51, vedove 23),
e cessarono dalla pensione . . . . . . » 19
(cioè: vedove rimaritate 9, orfani-famiglie, compiuti i 18 anni, 10) . . . . — » 93

Quindi il numero dei pensionati al 31 dicembre 1882 si componeva di soli . . . . N. 1,961

(cioè: agenti 700, vedove 1,170, orfani-famiglie 91; i primi coll'età media di 58 anni, le seconde di 48, ed i terzi di 13). —

L'importo annuale delle pensioni ascende:

Pegli agenti a . . . . L. 418,401.28
Per le vedove a . . . . » 411,737.77
Per gli orfani a . . . . » 7,559.21

In totale L. 837,698.26

(cioè in media L. 597.72 pei primi, L. 351.91 per le seconde, e L. 83.07 pei terzi; ed in totale colla media di L. 427.17, maggiore di L. 8.50 di quella del 1881).

I soccorsi accordati per una sola volta, durante i 21 anni di gestione, agli agenti, alle vedove ed agli orfani, sommarono a 609, cioè: 1 ad un agente per L. 540, e 608 a vedove ed orfani per L. 302,263.50; in totale per lire 302,803.50, colla media di L. 497 21. —

A complemento del *Resoconto* della gestione del 1882, si aggiunge un confronto tra le previsioni esposte nel Resoconto del 1874 e le risultanze verificatesi, anno per anno, a tutto il 1882.

Da tale confronto risulta che pel 1882 i *Prodotti* erano stati presunti in L. 2,668,106.09, mentre salirono a lire 3,162,375.09; le *Spese*, presunte in L. 1,146,291.32, si ridussero a L. 847,584.29; l'*Attivo netto*, presunto in L. 1,521,814.77, ascese invece a L. 2,344,790.80; il *Capitale accumulato* negli anni precedenti da aggiungersi, presunto in L. 20,736,178.37, ammontò invece a L. 24,105,955 26; ed il *Capitale sociale* alla fine dell'anno 1882, presunto in L. 22,257,993.14, ascese invece a L. 26,420,746.06, come si è veduto più sopra.

Le quali differenze dimostrano come la benefica istituzione vada sempre più prosperando, e come se ne possa augurar bene a vantaggio del personale ferroviario, continuandosi nella ben ordinata amministrazione, che diede finora così plausibili risultati.

L'INDUSTRIA MECCANICA E NAVALE

Abbiamo annunciato nel precedente numero la nomina di una Commissione per lo studio delle condizioni dell'industria meccanica e navale in Italia. Diamo oggi il R. Decreto del 31 maggio p. p., preceduto dalla Relazione del Ministro della marina a S. M. il Re:

Insistenti sollecitazioni sono continuamente rivolte all'Amministrazione della Regia Marina perchè essa venga in soccorso della industria nazionale meccanica e navale, affidando agli Stabilimenti, che esercitano in modo abbastanza esteso queste industrie, parte delle opere, delle quali essa ha bisogno. Della necessità di questo soccorso si è ragionato molto nella Camera dei deputati, e specialmente nelle sedute dedicate alla discussione del bilancio della marina.

Il riferente ha promesso di fare tutto quello che è possibile alla Marina militare per rialzare le sorti di Opificii meccanici e di cantieri navali, chiamandoli ad eseguire per la Marina quanto più lavoro potrà essere loro affidato. Ha promesso principalmente di nominare presto un'autorevole Commissione, che lo aiuti a porre in atto, nei limiti del possibile, i concetti svolti in quell'occasione; ma non ha taciuto che sarebbe impossibile all'Amministrazione marittima di provvedere di lavoro, nel ramo meccanico ed in quello di costruzioni navali, tutti gli Stabilimenti che in Italia hanno bisogno di questo soccorso, se non per prosperare, per reggersi. Non ha nemmeno dissimulato che, anche limitando considerevolmente il numero di Stabilimenti presi in considerazione, non potrebbe la Marina militare dar loro tanto lavoro continuo, che basti a farli prosperare.

Nè il potrebbe il Governo intiero. Per ottenere questo risultato, dovrebbero concorrere largamente all'opera i privati, la Marina mercantile soprattutto.

La misura del lavoro che la Marina può dare all'industria privata è scarsa, perchè essa deve provvederne i propri Stabilimenti, gli Arsenali. Discutere sulla necessità per una Marina militare di mantenere Arsenali suoi propri e di impiegarli alle costruzioni navali, sarebbe qui fuor di luogo. È una necessità provata dal fatto, dall'esempio di tutte le Marine militari: è una necessità alla quale è sottoposta anche la Marina italiana.

Ma, checchè ne sia, questa non potrebbe, senza dare origine a disastrose perturbazioni, modificare lo stato attuale; non potrebbe farlo senza compromettere il compimento del suo programma per il naviglio, del quale ha bisogno.

Ma, qualunque sia l'importanza del lavoro che l'Amministrazione della Marina può affidare all'industria privata, è necessario che questo lavoro sia distribuito fra alcuni degli Stabilimenti industriali privati, in modo tale che dia loro efficace aiuto. Per questo importante còmpito, il riferente si è impegnato a nominare una Commissione, la quale, studiata la questione, porti il concorso del suo consiglio.

Quale sia lo scopo che la Commissione deve prefiggersi risulterebbe chiaramente dai fatti ricordati. Esso può riepilogarsi nel modo seguente:

1° Studiare attentamente le condizioni nelle quali si trovano i principali Opificii meccanici italiani, atti alla produzione di macchine marine, e scegliere quelli ai quali, nell'interesse generale dell'industria nazionale, convenga che il Governo conceda speciale protezione; la quale, per parte della Marina militare, si esplicherebbe nella distribuzione fra essi, fatta secondo la loro attitudine, del lavoro che essa può assegnare all'industria meccanica nazionale, sotto la forma di macchine marine di varia importanza, principalmente, e di congegni navali ed altri meccanismi da essa usati in modo sussidiario;

2° Studiare nello stesso modo e per lo stesso fine le condizioni dei cantieri di costruzione navale metallica, ai quali la Marina militare potrebbe affidare o la costruzione

di scafi di molta importanza, o, in talune circostanze, la costruzione e l'allestimento di navi inferiori;

3° Definire con sufficiente precisione, per l'una e per l'altra categoria di Stabilimenti, il limite della loro potenza di produzione e della derivante attitudine: cioè indicare la importanza massima delle opere che a ciascuno si possono affidare, con sicurezza che l'opera riesca bene eseguita e l'impresa della sua esecuzione proficua allo Stabilimento. Inoltre definire la natura dei lavori che meglio di altri convengano ad un dato Stabilimento, e ciò per lo scopo di fare il primo passo verso la *specializzazione*, senza la quale gli Stabilimenti industriali non possono, in generale, prosperare.

Lo scopo sarà sicura guida alla Commissione nel compimento del suo mandato.

Quanto minore sarà il numero degli Stabilimenti di ciascuna delle due categorie raccomandati al Governo, tanto più efficace sarà la protezione che esso potrà loro concedere, e tanto più si avvicinerà alla condizione di *continuità* di lavoro, che in misura molto scarsa potrà loro assegnare la Marina militare.

È certo che, restringendo il numero di Opificii specialmente protetti dal Governo, maggiore diverrà il numero di quelli che dovranno limitare la loro produzione per il consumo dei privati; ma non è meno certo che il Governo in generale e la Marina dello Stato in particolare non potrebbero alimentare i numerosi, troppo numerosi, Stabilimenti industriali del paese, e nemmeno soccorrerli in modo efficace abbastanza, perchè a tanto bisogno non sarebbe adequata la scarsa quantità di lavoro che essi possono distribuire.

È poi cosa molto opportuna, nell'interesse dall'industria, che essa sia *specializzata*, in quanto che i singoli Opificii si dedichino esclusivamente a date specialità di produzione.

Disgraziatamente, nelle presenti condizioni dell'industria meccanica italiana, questo risultato non può ottenersi in larga misura, ed è necessario, per la vita degli Stabilimenti, che la loro produzione sia varia, molto più varia di quanto sarebbe altrimenti opportuno. Ma ogni passo fatto in questa via sarebbe un progresso verso la desiderata meta.

Per queste considerazioni, gioverà molto che la Commissione, nel definire le attitudini dei varii Stabilimenti che prenderà in esame, indichi quale sarebbe, a suo avviso, il ramo speciale, nel quale la protezione del Governo dovrebbe esercitarsi, ricordando che la scarsezza dell'aiuto governativo esige molta cura nel distribuirlo.

Sarà del pari opportuno che fra gli elementi disparatissimi, che determinano la potenza di produzione di un Opificio e dànno la misura della fiducia che lo Stato può in esso riporre per la produzione con buon successo di opere importanti, siano considerati l'ordinamento tecnico di esso ed il merito professionale delle persone preposte alla sua direzione tecnica.

Definito così a larghi tratti il programma del lavoro da compiersi, il riferente si onora di sottoporre all'approvazione della M. V. il decreto, col quale è costituita la Commissione:

« Sulla proposta del nostro Ministro della Marina,

« Abbiamo decretato e decretiamo:

« È nominata una Commissione col mandato di studiare le condizioni dei principali Stabilimenti di industria meccanica e navale in Italia, e di determinare quelli ai quali la Regia Marina può con sicurezza affidare la costruzione di scafi, di apparati motori e di meccanismi navali.

« La Commissione è composta come segue:

« *Presidente* — Commendatore Benedetto Brin, ispettore generale del Genio navale, deputato al Parlamento.

« *Membri* — Comm. Paolo Boselli, deputato al Parlamento; Comm Nicola Botta, deputato al Parlamento; Comm. Ranieri Simonelli, deputato al Parlamento; Commendatore Pasquale Valsecchi, ispettore del Genio civile, deputato al Parlamento; Comm. Antenore Bozzoni, direttore nel Corpo del Genio navale, deputato al Parlamento; Comm. Luigi Borghi, direttore nei Corpo del Genio navale, deputato al Parlamento. »

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ieri, 19, ebbe luogo in Firenze l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti delle Strade ferrate Meridionali per deliberare sulla proroga a tutto il 30 giugno 1884 della facoltà al Governo di procedere al riscatto della rete sociale, alle condizioni di cui all'articolo 22 della Convenzione 28 aprile 1881, approvata con legge 23 luglio stesso anno.

Erano state depositate per questa Assemblea Azioni n. 115,278, aventi diritto a 2111 voti. Risultarono presenti all'Assemblea 145 azionisti, rappresentanti 109,321 Azioni, con 1164 voti.

Dopo una discussione, in cui presero parte gli azionisti sigg. avv. Morghen, avv. Capei e marchese Flori, a proposta del primo, a cui aderì il secondo, venne posta ai voti la seguente mozione:

L'Assemblea:

Considerando che il secondo ed ultimo termine prefisso al 30 giugno corr. dall'art. 22 della Convenzione delli 28 aprile 1881, approvata con legge 23 luglio 1881, alla facoltà del riscatto per parte del Governo, alle condizioni in essa stabilite, costituisce un elemento da cui dipendono speciali diritti di una catogoria di Azionisti, poichè all'epoca in cui fu emessa cotesta categoria di Azioni, nel programma di emissione fu tenuto conto di cotesto termine, la cui scadenza divenne il fondamento di speciali diritti per codesti nuovi Azionisti;

Considerando che, per questa ragione ogni deliberazione sulla proroga di codesto termine, non cadrebbe sopra un interesse comune a tutti gli Azionisti; e soltanto allorquando per la naturale scadenza di cotesto termine tutte le Azioni fossero divenute di uguale natura e di uguale condizione giuridica, le proposte e deliberazioni relative al tempo e modo del riscatto della Società sarebbero materia di interesse comune;

Considerando che, mancando il modo di ottenere l'adesione individuale alla domandata proroga di quel termine da tutti i nuovi Azionisti, la maggioranza dell'Assemblea non potrebbe imporla loro;

Considerando che, ove l'Assemblea accogliesse oggi la domanda del Governo, esporrebbe la Società, che non avrebbe potuto validamente obbligare i nuovi Azionisti, ad una serie di imbarazzanti processi e relative sequele;

Considerando dunque che, per le regole di diritto svolte ampliamente nella presente adunanza, e per le citate mas-

sime sancite sulla materia dalla Giurisprudenza italiana, la presente adunanza degli Azionisti non ha potestà per aderire alla domanda del Governo:

L'Assemblea dichiara di non poter consentire alla proroga del diritto al riscatto delle Strade Ferrate Meridionali, quale è stata, a nome del Governo, domandata con lettera del 10 maggio 1883.

Questa mozione venne approvata, con votazione a scrutinio segreto, da 943 voti favorevoli, avendone riportati 220 contrarii.

A proposta poi del Presidente, venne votata, all'unanimità, la seguente aggiunta alla mozione precedente, da far parte integrante di essa:

Dolente però che ragioni esclusivamente giuridiche, malgrado la deferenza che ha pel Ministero, le abbiano imposta questa deliberazione,

Autorizza il Consiglio a dichiarare, a nome della Società nostra, che questa, costituita da Italiani, è salda nella determinazione:

1° di secondare gli intendimenti del Governo per lo assetto delle Strade ferrate italiane in quel modo che egli giudicherà più vantaggioso alle nostre industrie ed ai nostri commerci;

2° di prestarsi a tutto quanto possa conciliare con le condizioni del pubblico Erario gli interessi generali del Paese e quelli particolari della nostra Società.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che sia distaccato apposito personale tecnico con incarico di provvedere allo studio di una deviazione della Ferrovia Ligure di ponente, in prossimità alla Stazione di Cornigliano, ove attualmente la linea, essendo troppo esposta al mare, va soggetta a frequenti danni ed interruzioni.

Lo studio a cui sta accingendosi l'Amministrazione predetta è assai difficile, in causa della natura dei luoghi pei quali dovrà essere tracciata la variante; ma noi abbiamo fiducia che si arriverà cionullostante a trovare una conveniente soluzione del problema, che permetta la più sollecita esecuzione di un'opera senza della quale la Ferrovia Ligure di ponente, in quel tratto, andrà sempre soggetta a gravi inconvenienti.

><

La Commissione speciale nominata dalla Camera di commercio di Savona, coll'incarico di avvisare ai mezzi più efficaci per garantire e sviluppare il movimento della ferrovia Savona-Torino avendo proposto di sollecitare dal Governo la costruzione di un tronco di ferrovia succursale fra Savona e San Giuseppe, la Camera stessa si è rivolta al Ministero di agricoltura, industria e commercio, instando perchè si faccia interprete, presso quello dei lavori pubblici, dei voti del Commercio savonese, ed usi della sua influenza perchè la suddetta proposta venga dal Governo accettata.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato la spesa d'impianto stabile dell'illuminazione elettrica nella Stazione Centrale di Torino. Essa verrà attuata possibilmente per la fine del corrente anno. Il sistema prescelto è quello delle lampade differenziali Siemens, riconosciuto generalmente come il migliore.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha rassegnato alla superiore approvazione il progetto tecnico ed il preventivo della spesa per l'esecuzione delle opere di presidio lungo il tronco da Chiomonte a Salbertrand, della linea Bussoleno-Bardonecchia. I lavori proposti furono riconosciuti necessarii dalla Commissione tecnica, che nello scorso anno procedette alla visita della detta linea per proporre i provvedimenti da adottarsi per garantirne la stabilità.

La spesa preventivata per le opere di che si tratta ammonta a L. 120,000.

><

Altro progetto e preventivo rassegnato dalla predetta Amministrazione all'approvazione superiore è quello relativo all'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Quinto, lungo la ferrovia Ligure, pei cui lavori è presunta la spesa di L. 57,000.

><

La Commissione tecnica incaricata, come annunciammo, di studiare le migliorie da introdursi nella illuminazione ad olio delle vetture, tenne due sedute in Torino nei giorni 11 e 13 corr. mese, sotto la presidenza del già Ispettore delle strade ferrate commendatore F. Biglia, e col concorso dei delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie.

La Commissione ha deliberato di fare continuate esperienze con lampade di forme diverse ed in diverse condizioni di servizio. Ammise tre classi di lampade, e decise di provarne 12 per classe. Il periodo di prova non dovrà essere minore di tre mesi, affine di avere maggior campo di sottoporre le lampade a tutte le peripezie che più ne danneggiano il funzionamento.

La Commissione ha per ultimo stabilito di riunirsi nuovamente verso la fine del corrente anno, quando cioè saranno state eseguite le suindicate esperienze dalle rispettive Amministrazioni.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato alla superiore approvazione il Capitolato ed il fabbisogno relativi alla provvista di 655 carri, nonchè l'elenco delle Ditte da chiamarsi all'appalto.

I carri, di che trattasi, sono ripartiti come segue:

320 carri coperti,
230 carri scoperti,
75 carri scoperti a sponde basse,
30 carri scoperti a bilico.

Le forniture per le singole categorie di carri saranno divise in lotti.

><

Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e lo schema di Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia di 4ª categoria da Cremona a Borgo San Donnino.

Il progetto della linea fu studiato dall'ing. Francesco Podestà, e la medesima dovrà essere costruita a sezione ordinaria.

Essa misura la lunghezza di m. 37,850, ed il relativo importo è preventivato in L. 8,300,000, ossia L. 219,200 all'incirca per chilometro.

La concessione sarà fatta al Consorzio costituito dal Comune di Cremona ed altri Comuni interessati.

Sulla base del predetto costo, la quota di contri-

buto spettante allo Stato sarà di circa L. 5,900,000, e la quota di spesa a carico del Consorzio di lire 2,400,000.

Le Stazioni da costruire lungo la linea sono le seguenti: Borgo San Donnino, Castrone, Busseto, San Pietro in Cerro, Monticelli, Croce San Spirito e Cremona.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha presentato alla superiore approvazione il progetto ed il preventivo pei lavori occorrenti alla costruzione di un muro di cinta lungo il Corso Principe Oddone, alla Stazione di Torino Succursale. La spesa è preventivata in L. 16,000.

><

L'Amministrazione medesima ha stabilito che negli esami di concorso a posti d' impiego nel personale amministrativo, anche la licenza della Scuola Rossi di Vicenza costituisca un titolo di preferenza, a parità di merito, come già lo costituisce la licenza delle Scuole speciali ferroviarie riconosciute dall' Amministrazione stessa.

><

Ci scrivono da Firenze che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una proposta di tariffa speciale locale, da applicarsi ai trasporti di vino comune in botti o barili, in partenza dalle Stazioni di Pratola, Popoli, Sulmona e Torre dei Passeri, con destinazione a Barletta.

La tariffa medesima dovrebbe essere applicata solo in via di rimborso, e per spedizioni di 6 tonnellate almeno o paganti per tale peso.

><

Ci scrivono da Sassari che i signori Francesco ed Antonio fratelli Costa e Bonaventura Mariani hanno fatta istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere il permesso di fare gli studii preliminari di una ferrovia particolare, a scartamento ridotto, fra la Stazione ferroviaria di Torralba e la Foresta d'Illorai.

La nuova linea, che si tratta di studiare e costruire, offrirà una buona via di comunicazione alla parte centrale del Goceano, ove attualmente manca qualsiasi strada carreggiabile, e porterà un notevole aumento di traffico alle Strade ferrate Sarde.

><

La Deputazione provinciale di Reggio Emilia, in vista della imminente apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Ventoso a Reggio, facente parte della linea concessa a quella Provincia, Ventoso-Reggio-Guastalla con la diramazione Reggio-Correggio-Carpi, ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di tariffe e condizioni di trasporto per viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità.

><

La predetta Deputazione provinciale, col corredo di nuovi documenti, ha ripresentata allo stesso Ministero la domanda di concessione, a termini della legge 29 luglio 1879, della costruzione e dello esercizio di un tronco di ferrovia da Scandiano a Sassuolo, che si considera quale complemento naturale del tronco già costruito da Reggio a Scandiano.

La prima domanda avanzata dalla Deputazione al Governo si ebbe un voto contrario del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora però quella Deputazione ha fiducia che, in seguito alle ampie dilucidazioni date per dimostrare la utilità, non solo locale, ma anche provinciale del tronco di cui si chiede la concessione, la nuova domanda possa avere un esito più favorevole.

><

Con recente circolare, la Direzione generale dei ponti e strade presso il Ministero dei lavori pubblici ha richiesto ai Prefetti del Regno, e per essi ai funzionarii del Genio civile e Direttori e Commissarii per le Strade ferrate, le prime notizie occorrenti per la compilazione del Regolamento generale per la circolazione sulle strade ordinarie di locomotive a vapore o ad altra forza meccanica.

><

Abbiamo avuto occasione di visitare in questi giorni lo Stabilimento dei fratelli Diatto di Torino, e siamo rimasti meravigliati dello sviluppo ch'esso prese in poco tempo.

Nel locale notevolmente ingrandito, tutto è disposto per una fabbricazione in grande di carri e carrozze, non solo per le strade ferrate, ma anche per le strade ordinarie. In questo momento, l' Officina è piena di veicoli d'ogni sorta per le Ferrovie italiane; ma quello che più ci colpì fu una serie di carrozze di diverse classi, già pronte per esser inviate a Santhià, affine di fare il servizio sulla linea Santhià-Biella, la quale, come è noto, col 1° luglio prossimo sarà esercita dalla Società per le linee complementari.

Queste carrozze sono del tipo americano con passaggio centrale, come è generalmente ammesso nelle Ferrovie economiche a brevi percorsi.

Le carrozze sono di tre qualità: una di 3ª classe, una di 2ª e 1ª, e l'altra di 3ª con bagagliaio.

Nelle carrozze di 3ª, tutte le pareti ed i sedili sono in legno di pitch-pine verniciato. Esse contengono ognuna 72 viaggiatori. Le carrozze miste contengono 29 viaggiatori di 2ª e 12 di 1ª. L'addobbo interno è elegantissimo, tanto nella 1ª, che nella 2ª classe: saremmo quasi inclinati a dire che nella 1ª classe vi ha fin troppo lusso, in relazione al breve viaggio con tali carrozze. Esse hanno i cuscini e gli schienali in velluto; le pareti ed il cielo in *érable*, con riquadri di legno d'acero bianco e mogano.

Il lavoro è fatto con la massima cura; e non possiamo far a meno di tributare i dovuti elogi ai signori Diatto, i quali mettono tutto il loro impegno affinchè il materiale che esce dalla loro fabbrica faccia onore all'industria italiana.

><

Tra i lavori appaltati dal Ministero dal 10 al 16 corr., notiamo i seguenti:

Sulla linea Eboli-Metaponto: Riparazioni all' argine stradale fra i chilom. 96 + 128 e 96 + 2 per L. 11,000; e lavori di consolidamento al 1°, 3° e 4° ponte sul torrente Acquabianca per L. 54,000;

Pel fiume Brenta: Manutenzione 1884-88 del sostegno a conca sul Brenta, nonchè dei sostegni sul Canale Brentella e Magazzino di Zimena per L. 38,000;

Pel fiume Adige: Completamento della sottobanca e Piazza bassa per la difesa del froldo Boara a destra, per L. 52,432;

Progetto per la ricostruzione di una pila del ponte sul Po a Borgoforte, sulla linea Mantova-Modena;

Progetto del ponte sul torrente Verdesia, nel tronco Guinadi-Borgotaro della linea Parma-Spezia;

Progetto per la ricostruzione del ponte Re sul fiume Chiese, lungo il 2° tronco della strada nazionale del Caffaro (Brescia);

Progetto di ampliamento e riordino della Stazione di Broni sulla linea Alessandria-Piacenza.

Progetto dei lavori e restauri per l'ampliamento della Stazione di Novara;

Progetto definitivo di una ferrovia da Roma a Viterbo.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 12 corrente ha emesso voto favorevole sui seguenti oggetti:

Capitolati pel rinnovamento degli appalti di manutenzione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canali Cavour);

Progetto per la costruzione di quattro travate metalliche attraverso il Canale maestro della Chiana (Arezzo);

Progetto per la sistemazione dell'arginatura destra di Po, superiormente alla chiavica dell'Isola, in Comune di Calendasco (Piacenza);

Progetto per la sistemazione delle arginature di Reno, dalla confluenza del Samoggia sino al confine Ferrarese (Bologna);

Progetto per la costruzione di una chiavica attraverso l'argine sinistro di Adige alla fronte Buseghin, in territorio di Chioggia (Venezia);

Progetto per ripristino di opere di difesa dell'argine sinistro di Brenta alla fronte Cortella, in territorio di Peraga (Padova);

Progetto per chiusura stabile della rotta Pascolone sulla sinistra del fiume Tartaro, in Comune di Giacciano Baruchella (Rovigo).

><

Il Consiglio di Stato, in adunanza del 6 corrente, ha emesso il parere che possa approvarsi il progetto d'appalto per la costruzione del 1° tronco Lecco-Lierna della ferrovia Lecco-Colico (Sondrio).

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 34,000 per la sistemazione della massicciata su alcune tratte della linea Pisa-Spezia;

Idem di L. 2,000 per la ricostruzione del coperto del magazzeno merci della Stazione di Suzzara;

Idem di L. 4,400 per l'ampliamento del piano caricatore e modificazione del magazzeno merci nella Stazione di S. Nazzaro;

Idem di L. 9,300 per la sostituzione di due piattaforme da m. 4 con altre da 4.50 nella Stazione di Novi;

Idem di L. 9,100 per la costruzione di sostegni all'argine stradale in alcune tratte del tronco Pisa P. N.-Ponte Serchio.

><

L'Amministrazione suddetta effettuerà un treno speciale pel trasporto da Genova a S. Martino dei superstiti delle patrie battaglie, nel prossimo anniversario.

><

Nell'interesse della sicurezza dell'esercizio sulla tratta frequentatissima Torino-Trofarello, l'Amministrazione medesima ha autorizzato l'esperimento di un *block-sistem* sulla detta tratta.

><

L'Amministrazione medesima ha aperto un pubblico concorso di esami per 300 posti della categoria degli impiegati amministrativi.

Il tempo utile per la presentazione delle domande è fissato al 15 luglio p. v.

><

Le disposizioni del nuovo Codice di commercio relativamente alle Società cooperative non stabiliscono esattamente se le così dette Società cooperative costituite da classi speciali di persone, coll'unico scopo di distribuire fra i soci le derrate al minimo prezzo, debbano considerarsi fra le Società cooperative d'indole commerciale contemplate dal Codice stesso.

La Società cooperativa per gli agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano ha pertanto nominato una Commissione, coll'incarico di risolvere il quesito sul carattere e sull'applicabilità alla medesima delle disposizioni contenute nel succitato Codice, rispetto alle cooperative in genere.

La Commissione, dopo aver preso in maturo esame la questione, ed interpellate persone versate nelle scienze giuridiche ed economiche, è venuta nel convincimento che, non determinando il Codice chiaramente quali siano le Società cooperative che rivestono i caratteri commerciali, fosse prudente la denuncia in tale qualità presso il Tribunale di commercio anche delle Società cooperative di consumo, adempiendo a tutte le formalità prescritte dal precitato Codice.

L'Assemblea generale dei soci, nella sua seduta del 14 and. mese, ha sancito il voto della Commissione, dando facoltà al proprio Consiglio d'amministrazione di provvedere conseguentemente.

Tanto si crede di pubblicare, anche per norma delle Società consorelle.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie italo-austriache. — In relazione a quanto accennammo nelle nostre *Informazioni* del numero precedente, ed in seguito ad un articoletto piuttosto caustico dell'*Opinione*, questo giornale pubblica ora quanto segue:

Dalla Direzione commerciale delle Ferrovie austriache del Sud riceviamo il seguente telegramma, che pubblichiamo per dovere d'imparzialità, facendolo seguire da alcune osservazioni:

« *Vienna*, 16 — L'articolo del vostro giornale concernente la revoca della tariffa cumulativa austro-italiana, riprodotto per sunto dalla *Nuova Stampa Libera* di Vienna, si fonda su dati inesatti.

« Possiamo affermare che, lungi dall'essere stato prodotto de un sentimento di ostilità fra il *Sud austriaco* e l'*Alta Italia*, quel provvedimento non ha avuto altra causa che gli importanti cambiamenti avvenuti nella situazione interna delle Strade ferrate austriache, in seguito ai quali era divenuto indispensabile un rimaneggiamento della tariffa finora in vigore.

« La denunzia di questa tariffa non ha, a nostro avviso, che un carattere provvisorio, senza pregiudizio di una ulteriore tariffa, che, per i cambiamenti testè accennati, non potrà essere che vantaggiosa pel traffico interno »,

Il telegramma, che ci ha inviato l'Amministrazione delle Ferrovie austriache Meridionali, è inesatto. L'Amministrazione di quelle Ferrovie deve conoscere la impressione spiacevole che ha prodotto in Italia la denunzia dei servizii cumulativi; non può ignorare i negoziati avvenuti colla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, la quale non dissimulò, nè tacque, col mezzo dei suoi egregi delegati, all'Amministrazione delle Ferrovie austriache Meridionali che l'Italia non avrebbe potuto subire rassegnata che si sviasse il movimento delle merci con tariffe speciali e in servizio diretto da Cormons e dalla Pontebba, ad esclusivo profitto del Brennero.

L'Italia penserà a difendersi; le Ferrovie austriache Meridionali ne devono essere a quest'ora persuase. È inutile

che si cerchi di mitigare la gravezza della situazione; ciò che succede è inteso perfettamente in Italia, dove queste quistioni si studiano e si vigilano attentamente. Se il telegramma della *Südbahn* accennasse ed una salutare resipiscenza, ne saremmo lieti; poichè ciò che si sta per fare è *medioevale*.

— A questo proposito, la Direzione dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato il seguente Avviso:

A motivo dell'attuazione col luglio p. v. di nuove tariffe interne sulle Strade ferrate Austriache esercitate dallo Stato, e della conseguente modificazione di quelle della Südbahn, l'attuale tariffa diretta italo-austrirca pei trasporti a g. ed a p. v. è stata denunciata, e cesserà di aver vigore a datare dal 16 luglio suddetto.

Pertanto, fino a che non si saranno potuti stabilire ulteriori accordi, lo scambio delle merci fra l'Italia e l'Austria-Ungheria avrà luogo, dalla data medesima del 16 luglio p. v., da Ferrovia a Ferrovia, mediante appoggio ai punti di confine di Peri-transito, Cormons e Pontebba, restando in facoltà dei mittenti di scegliere quello dei citati punti che riescirà loro più conveniente.

Con altro Avviso saranno fatte conoscere le disposizioni che verranno adottate per agevolare l'eseguimento di siffatti trasporti.

Esercizio ferroviario — Il presidente del Consiglio ed il Ministro dei lavori pubblici dichiararono sabbato sera alla Commissione per l'esame del progetto di legge sulle ferrovie, che il Governo spera di veder accolta il 19 corr. la proposta proroga del riscatto dall' Assemblea della Società delle Ferrovie Meridionali (V. *Nostre Informazioni).*

La Commissione si adunerà nuovamente oggi, mercoledì, ed il Governo le esporrà i propri intendimenti.

Stazione di Trastevere. -- L'*Opinione* dice:

Sappiamo che il ff. di Sindaco ha avuto un lungo abboccamento col nuovo Ministro dei lavori pubblici sulla Stazione che deve essere aperta in Trastevere. Come è noto, la sede scelta era nell'interno delle mura, di fronte a San Cosimato, in un locale del principe Sciarra. Però la spesa dei terreni sarebbe gravissima. Ora, d'accordo tra il Ministro ed il Sindaco, si sarebbe stabilito di abbandonare quella sede o di scegliere una località, situata appena fuori le mura, sul prolungamento della via di Porta Portese: quivi la spesa sarebbe assai minore, e si avrebbe altresì il vantaggio di poter giungere, con breve tratto, al fiume, proprio al porto di Ripa Grande.

Sappiamo che l'on. Genala ha mostrato per questa questione il più vivo interessamento.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — L'incanto simultaneo, tenutosi il 5 corrente mese, essendo andato deserto, si addiverrà, alle ore 10 antim. del 27 mese stesso, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lucca simultaneamente, alla second' asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Lucca-Viareggio, compreso fra l'estremo Lucca del tronco di accesso alla galleria de' Cecacci in costruzione e l'innesto colla ferrovia in esercizio Pisa-Lucca, presso Cerasomma, della lunghezza di m. 2,906 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura e posa in opera delle travate metalliche per ponti, dell'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 471,930.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 14 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 23,600, ed in L. 27,200 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Sabato a mezzogiorno, nel salone del Palazzo provinciale, aveva luogo l'annunciata adunanza del Comitato promotore della ferrovia Genova-Borgotaro.

Presiedeva l'on. barone Andrea Podestà, ed erano presenti 79 fra membri del Comitato e rappresentanti di diversi Municipii.

Letto ed approvato il verbale della seduta precedente, il Presidente riferisce sull'operato del Consiglio direttivo, e fa dar lettura della nota del Ministero della guerra, 9 maggio 1883, con cui, suggerendo le modificazioni da introdursi nel progetto, manifesta il proposito di appoggiare presso il Ministero dei lavori pubblici ed il Parlamento l'adozione della nuova linea.

Il Presidente fa notare l'opportunità di trarre profitto della legge 5 luglio 1882, colla quale fu autorizzato il Governo a far eseguire gli studii delle ferrovie che interessano la difesa generale dello Stato; ed il Comitato, dopo breve discussiode, delibera di fare instanze presso il Ministero della guerra, onde voglia promuovere lo studio del progetto d'arte esecutivo della ferrovia Genova-Borgotaro, nel senso previsto dalla precitata legge.

Si approva la proposta del Consiglio direttivo di aggregare allo stesso i signori comm. Jacopo Virgilio, cav. Alessandro Mazza, Segale dottor G. B., Mussi dottor Ruffino sindaco di Borgotaro, e di mandare al Consiglio di aggregarsi a sua volta altri tre membri.

Si delibera rivolgere raccomandazioni al Governo affinchè voglia disporre i lavori della Stazione di Borgotaro sulla *Parma-Spezia* in modo da rendere facile ed economico il coordinamento di questa linea colla Borgotaro-Genova; e qualora non si possa ciò fare quanto all'edifizio della Stazione già appaltata, disporre perchè nel tronco di ferrovia da appaltarsi sulla sinistra del Taro sia lasciato un piano orizzontale, che permetta in seguito l' allacciamento della Genova-Borgotaro colla *Parma-Spezia* in nuova apposita Stazione.

Si radunava in seguito il Consiglio direttivo, sotto la presidenza del barone Podestà.

In senso della deliberazione surriferita, aggregava al Consiglio direttivo l'avv. Carlo Cavagnaro, il sig. Domenico Bruno sindaco di Borzonasca, e Veroggio generale Benedetto.

Deliberava l'instituzione di Sotto-Comitati nelle regioni più interessate alla costruzione della nuova linea, incaricando di formarli i signori avv. Carlo Cavagnaro nella Valle di Fontanabuona, Bruno Domenico in quella di Borzonasca, Mariotti dott. Gio. in Parma, Mussi Ruffino in Borgotaro, on. Lagasi in Bedonia.

Stazione di Savona. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, essendosi cominciati i lavori di ristauro ai ponti Acquabona e S. Bartolomeo, situati fra le Stazioni di S. Giuseppe di Cairo e Santuario (linea Bra-Savona), è di tutta necessità che, nel corso di detti ristauri (4 mesi circa), il transito dei carri su quel tratto venga limitato in guisa da non incagliare il rapido progresso dei lavori stessi. In seguito a ciò, si avvisa il pubblico che, per tutta la durata dei detti ristauri, il carico delle merci allo Scalo marittimo di Savona non potrà eccedere, sino a nuovo avviso, il numero di 150 vagoni al giorno.

È fatta però facoltà ai mittenti, che desiderassero spedire merci oltre tale limite, di domandare l' istradamento dei loro invii per il transito di Sampierdarena, mediante annotazione sulla lettera di porto, dichiarante di assoggettarsi al pagamento delle tasse pel maggior percorso.

Ferrovia Torino-Chieri-Casale. — La Deputazione provinciale di Torino, nell' adunanza del 7 corr., autorizzò la stipulazione di regolare atto colla Società generale delle ferrovie economiche, concessionaria della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, in base alle intervenute deliberazioni del Consiglio provinciale, colle quali venne concesso per la costruzione della linea un sussidio di L. 200,000.

Linee di allacciamento al Gottardo. — La Società degl'ingegneri di Torino si riunì il 12 corr. per discutere sulla questione delle ferrovie da costruirsi nell'interesse di questa provincia.

Uno dei soci, l'ing. Piana, lesse una sua relazione, in cui viene vivamente appoggiata la linea d'allacciamento al Gottardo per Santhià-Intra-Locarno-Bellinzona

La relazione incontrò pienamente l'approvazione dell'assemblea.

Ecco il testo della deliberazione presa:

« La Società degli ingegneri e degli industriali, udita la relazione del socio ing. Edoardo Piana sulla linea di allacciamento al Gottardo, nel migliore interesse del Piemonte e di Torino in particolare; ritenuto:

« che il distacco della linea da Ponte Stura presso Torino o da Chivasso è da eliminarsi per ragioni tecniche ed economiche, e che in ogni caso, fra la tratta sino all'incontro della ferrovia di Biella, la linea correrebbe quasi parallela alla Torino-Santhià a troppo limitata distanza;

« che la costruzione del tronco Borgomanero-Sesto Calende presenta gravissime difficoltà, specialmente nelle pendenze, come risulta dagli studii già fatti per la ferrovia sotto-alpina;

« che la linea Novara-Pino è costrutta a semplice binario, e che il traffico cui deve servire necessiterà, entro breve termine, sia questo raddoppiato (la qual cosa non è possibile, perchè i manufatti e le gallerie, della lunghezza complessiva di oltre 13 chilometri, non hanno larghezza atta a ricevere un secondo binario);

« che la linea Santhià-Borgomanero-Intra-Locarno ha per la città di Torino il vantaggio di procurare una linea speciale e diretta al Gottardo con miti pendenze, ed una comunicazione con località importantissime per industria, come le valli Sesia, Strona ed Ossola, nonchè con Pallanza, Intra e Canobbio;

« che, per il caso dell'apertura di una nuova ferrovia internazionale per il Sempione, la linea avrebbe altresì il vantaggio di collegare anche Torino ed il Piemonte a quel nuovo valico:

« approva le conclusioni del relatore, favorevoli alla linea *Santhià-Borgomanero-Intra-Locarno*, e delibera la stampa della relazione stessa ».

— Venerdì sera ebbe poi luogo, presso il Circolo Centrale, una riunione per discutere sulla nuova linea ferroviaria, di cui Torino deve invocare la costruzione per l'allacciamento al Gottardo

Vi assistevano le rappresentanze di molti Circoli torinesi e parecchi egregi personaggi, come l'on. Boselli, presidente del Consiglio provinciale, il cav. Sormani, presidente della Camera di commercio, il comm. Aiello, presidente della Società promotrice dell'industria nazionale, parecchi consiglieri provinciali di Torino e di Novara, alcuni consiglieri comunali, ecc. La riunione era presieduta dal marchese Compans di Brichanteau, presidente del Circolo Centrale.

Dopo lunga ed animata discussione, il cav. Bollati ed il prof. Arnaudo presentarono un ordine del giorno, che, con alcune modificazioni proposte dall'Assemblea, venne poi accettato all'unanimità nel testo seguente:

« L'Assemblea si associa pienamente alle conclusioni della relazione ampiamente svolta dalla sotto-Commissione del Circolo Centrale ed a quelle contenute nella Relazione degli Ingegneri, relative all'allacciamento per mezzo della linea Santhià-Borgomanero-Intra-Locarno, e prega la Direzione del Circolo a voler dare ufficiale comunicazione di quella relazione ai Consigli provinciale e comunale, ed alla Camera di commercio, invocandone il pronto e consentaneo appoggio presso il Governo ».

Nuovi valichi alpini. — La Commissione dei rappresentanti della Provincia, del Comune e della Camera di commercio di Torino per i nuovi valichi alpini si riunì sabato, ed ebbe comunicazione dal suo presidente conte Di Sambuy della risposta fatta dal Governo ai quesiti mossi, specialmente sulla solidità della linea internazionale tra Bussoleno ed Oulx.

La Commissione prese atto che due relazioni tecniche di ispettori del Genio civile e delle miniere concludono in favore della perfetta solidità dei *tunnels* di quella ferrovia, soggetti soltanto, per le loro condizioni speciali, a quei guasti soliti ad avverarsi nelle montagne.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla linea del Gottardo durante lo scorso mese di maggio fu il seguente:

(Chilom. 266): Passaggieri trasportati 85,200, introito fr. 428,000; merce trasportata tonnellate 40 070, introito fr. 472,000. Introito complessivo franchi 900,000, ossia fr. 3383.46 (in aprile 3308.27) in media al chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale di esercizio, nè l'interesse del prestito, e dedotti gli introiti per censi, essendo state nel passato mese di maggio di fr. 440,000, ossia fr. 1654 in media per chilometro, il maggior introito sulle spese fu di fr. 460,000 (nel mese di aprile: fr. 441,000).

Ferrovie svizzere. — Dal rapporto di gestione del Dipartimento federale delle ferrovie per l'anno 1882 si rileva che in quell'anno furono accordate quattro nuove concessioni e sette proroghe, che quattro linee erano ancora in costruzione alla fine dell'anno, e che per 18 linee, rappresentanti complessivamente una lunghezza di 373 chilometri, non compresa la linea di Briga-confine italiano, i lavori non sono ancora incominciati.

La rete svizzera in esercizio comprendeva a fin d'anno 2820 chilometri, di cui 2711 di ferrovie normali.

Il rapporto riconosce, in generale, lo stato soddisfacente, in cui sono mantenute le linee ed il materiale; in seguito poi agli accidenti avvenuti all'estero, si fecero esaminare colla massima cura i ponti e viadotti, suggerendo ed intimando alle Compagnie quelle migliorie che furono credute necessarie.

Il materiale ruotante comprende attualmente 592 locomotive, 1757 vagoni per viaggiatori, con 4414 assali e 78,038 posti; non che 8727 vagoni-merce, con tonn. 88,357.

A tenore poi del regolamento del 27 agosto 1878, le Compagnie furono invitate, in occasione di riparazioni alle loro vetture di 3ª classe (sistema americano), di introdurvi delle disposizioni in modo che possano servire, al caso, come vagoni-lazzaretti; queste migliorìe dovranno essere introdotte in tutte queste vetture entro 3 anni.

Durante lo scorso anno, si ebbero minori ritardi nei treni che nel precedente; invece gli accidenti furono, come sempre, troppo numerosi. Si contano, in complesso, 48 persone uccise, 107 ferite, di cui 2 morti e 26 feriti messi a carico delle Compagnie; vi furono pure 11 suicidi.

Ferrovie francesi — Come fu già annunciato, l'11 corrente il Ministro dei lavori pubblici, Raynal, ha deposto alla Presidenza della Camera dei deputati le Convenzioni fra lo Stato e le Compagnie ferroviarie dell'Est, del Midi, Nord e Paris-Lyon-Méditerranée.

Eccone le principali stipulazioni, salva, ben inteso, la approvazione del Parlamento:

Lo Stato non garantisce l'interesse delle Obbligazioni, che le Compagnie dovranno emettere per sovvenire alle spese delle nuove ferrovie, che esse prendono l'impegno di costruire. La lunghezza di queste linee è di 2000 chilometri pel Paris Lyon, e di 400 pel Nord. Le Compagnie parteciperanno alle spese di costruzione in ragione di fr. 50,000 per chilometro, tanto pel lavoro di soprastruttura, quanto per l'acquisto del materiale mobile e del materiale d'esercizio.

Lo Stato non aliena punto il suo diritto di riscatto; ma se venisse ad esercitarlo dopo 15 anni dalla data delle Convenzioni, lo farà puramente e semplicemente alle condizioni stipulate negli antichi Capitolati d'oneri. Se dovesse operare il riscatto prima di 15 anni, lo Stato rimborserà alle Compagnie, oltre il prezzo calcolato sulle basi degli antichi Capitolati d'oneri, le spese fatte per la costruzione delle nuove linee, in ragione di 1/15 per anno sulla somma totale della spesa da farsi.

Un dividendo *maximum* è fissato per ciascuna delle Compagnie: esso è di 75 franchi pel Paris-Lyon, e di fr. 60 pel Midi. Al di là di questo dividendo *maximum*, il soprappiù

degli utili sarà diviso per due terzi allo Stato e per un terzo alle Compagnie. Tale soprappiù è diviso attualmente per metà.

Le tariffe a base chilometrica decrescente diverranno la regola, e le tariffe da Stazione a Stazione saranno l'eccezione.

Allorquando lo Stato rinunzierà all'imposta del 10 0[0 che percepisce attualmente sulle tariffe pel trasporto dei viaggiatori, le Compagnie diminuiranno queste tariffe del 10 0[0 per la 1ª classe, del 20 0[0 per la 2ª classe e del 30 0[0 per la 3ª classe. Per le merci, se lo Stato addivenisse ad una riduzione sull'imposta del 23 0[0, che riscuote oggidì sulle spedizioni a grande velocità, le Compagnie, da parte loro, accorderanno una riduzione proporzionale.

Queste Convenzioni saranno esaminate dalla Commissione parlamentare sul regime generale delle ferrovie.

Ferrovie inglesi — Nell'anno 1861 le Ferrovie dell'Inghilterra e di Galles ebbero 146 milioni di passeggeri; nel 1871, 329 milioni; e nel 1881,558 milioni.

Il numero delle persone che si servirono delle ferrovie si quadruplicò in questi 2 decennii. A queste due cifre colossali partecipò la terza classe coll'84 per cento nel 1881, col 67 per cento nel 1871, e col 57 per cento nel 1861. I passeggeri di 2ª classe diminuirono assai nell' ultimo decennio, importando nel 1881 il 12 per cento della cifra totale; mentre nelle Ferrovie austriache i passeggeri di 2ª classe stanno aumentando, ed importano il 13 25 per cento del totale dei passeggeri.

Le entrate delle Ferrovie in Inghilterra e Galles furono nel 1861 di 10 milioni di sterline; nel 1871, di 15; e nel 1881 di 19: ossia si sono quasi raddoppiate.

In tutta la Gran Bretagna, le Ferrovie trasportarono, nel 1881, 600 milioni di persone, nella Germania 200 milioni, nella Francia 152 milioni, nel Belgio 42 milioni, e nell'Austria 40 milioni di persone.

Tunnel della Manica. — Il Comitato parlamentare misto, incaricato di esaminare in tutti i suoi particolari la questione del tunnel della Manica, udì, nella sua ultima seduta, le spiegazioni del duca di Cambridge, comandante in capo dell'esercito inglese. Egli dichiarò che il Comitato militare, chiamato a pronunciarsi sulla questione, ha insistito su questo punto, che il tunnel emerga sul suolo inglese, nelle vicinanze d'una fortezza di primo ordine. La piazza di Dover non risponde a questa condizione. Per farne una fortezza di primo ordine, converrebbe darle una guarnigione di 10,000 uomini, ciò che aumenterebbe la spesa del paese per la forza di terra di una somma di 600,000 sterline all'anno.

D'altra parte, soggiunse il duca di Cambridge, non si potrebbe annettere maggiore importanza al pericolo di una invasione estera pel tunnel, che a quello di uno sbarco di truppe, che avessero per scopo di impadronirsi dell'entrata del tunnel sul suolo inglese. Il solo vero pericolo che si potrebbe presentare sarebbe qualora Governo avesse a chiudere il tunnel in un dato momento, cioè prima d'una dichiarazione di guerra; e chiudendolo durante il corso di trattative, non si farebbe che provocare delle ostilità, che forse avrebbero potuto essere evitate.

Il duca di Cambridge conchiuse dicendo che la costruzione del tunnel dovrà condurre ad un completo riordinamento dell'esercito, comprese le riserve; perchè, nel suo stato attuale, l'esercito di terra non sarebbe in grado di far fronte ad ogni eventualità che potesse presentarsi.

Per questo egli s'oppone alla costruzione del tunnel, per ragioni puramente militari; e pensa che questa costruzione sarebbe un nuovo elemento di pericolo per la sicurezza del paese.

Ferrovie tedesche. — Si ha da Berlino, 15:

La Cancelleria imperiale pubblica il testo delle offerte di riscatto fatte dal Governo a sei Compagnie di strade ferrate dello Stato. Queste linee sono quelle dell'Alta Slesia, di Berlino-Amborgo, di Altona-Kiel, della riva destra dell'Oder, di Breslavia-Friborgo e di Posen-Krezborgo.

Disastro in Ungheria. — Presso la Stazione di Villany, vicino a Pesth, un treno merci di dodici vagoni deragliò il 14 corr., ed otto di essi rimasero frantumati; si hanno a deplorare cinque persone del treno, gravemente ferite.

Treni espressi orientali. — Gli ostacoli temuti per l'attuazione di treni più celeri fra Parigi e Costantinopoli, dei quali si è trattato per un intiero anno, sono ormai vinti, e la nuova stagione estiva ha veduto compiere anche questo progetto.

Finora i treni partono due volte la settimana dai punti estremi, cioè da Parigi e da Giurgewo, e di qui entrano in comunicazione diretta con Costantinopoli. I treni si fermano soltanto di rado e per pochi minuti, giacchè i vagoni sono provvisti di stanze da pranzo, da letto e da cucina; e per maggiore celerità, la stessa revisione doganale delle Stazioni di *Avricourt, Simbach* ed *Orsava-Vercirava* si fa durante il viaggio, in vagoni costruiti appositamente per tale ufficio. La partenza ha luogo da Parigi il martedì ed il venerdì alle ore 1,30 pom.; l'arrivo a Vienna alle ore 11.15 pom. del mercoledì e del sabato (dopo un viaggio di ore 27.45), e l'arrivo a Costantinopoli alle ore 8.15 antim. del sabato e del martedì (dopo un viaggio di ore 85.45) L'ultimo tragitto però fra Varna e Costantinopoli si fa in vapore per il Mar Nero — Il primo treno partì da Parigi il 15 del corrente mese: era composto di due *Sleeping Cars*, di un *Dining-Car*, di un vagone per segnali e di un altro per bagagli, e contava 32 passeggieri, i quali si dice stessero così bene nell'elegante salottino dei *Sleeping-Cars*, che nella breve fermata di 10 minuti a Vienna, nessuno di loro interruppe il giuoco al dominò od agli scacchi.

Il viaggio da Parigi a Costantinopoli (da Varna a qui per nave a vapore) costa L. 457.50, e di più il 20 per cento di questa somma per il vitto; quello da Vienna costa L. 275, e più lo stesso aumento.

— A questo proposito scrivono da Monaco, 11, alla *Perseveranza*:

Qui la curiosità è generale per visitare il cosidetto *treno-lampo*, che da Parigi, via Monaco e Vienna, in 80 ore arriva a Costantinopoli. Anch'io ho voluto vedere questo treno, di cui sentii tanto a parlare, e vi dico che ne rimasi sorpreso. Esso si compone di cinque vagoni: due per i bagagli, due vagoni servono da letto e conversazione, ed il quinto da *Restaurant*. Quest'ultimo è diviso in tre scompartimenti: in mezzo sta la cucina, ed alle due parti due sale da pranzo, sfarzosamente addobbate e con tutti i comodi possibili, come lo sono i due altri vagoni, dove trovansi appositi scompartimenti per la servitù. Il viglietto pel vioggio da Costantinopoli a Parigi, compreso s'intende il letto che è comodissimo, costa 518 franchi; la colazione 4 franchi, il pranzo 6 franchi senza vino; ambedue serviti con grande eleganza e con abbondanza di vivande assai bene cucinate. I vini sono posti secondo le liste degli alberghi di Parigi e di Vienna.

Il primo treno che fece la corsa da Parigi a Costantinopoli aveva 26 passeggieri, senza contare la servitù.

Ferrovie turche. — Il *Popolo Romano* ha per telegrafo da Costantinopoli, 15 (via Vienna):

Le trattative col barone Hirsch per la costruzione delle ferrovie turche di congiunzione progrediscono. Il sig. De Hirsch si offre di costruire ed esercitare la linea di congiunzione, pagando al Governo ottomano un canone minimo di fabi 1,500 per chilometro, aumentando questo canone progressivamente secondo che aumentano gli introiti — così, per esempio, introitando fili 2d lorde per chilometro il canone da pagarsi sarebbe di 3,000 franchi.

Il barone De Hirsch si obbligherebbe a costruire le ferrovie, anticipando le somme occorrenti in 30 milioni di franchi, contro 6 0[0 di interesse ed uno per cento d'ammortamento, ritenendo questa somma dal canone annuo da pagarsi.

Il barone De Hirsch rinunzia alle liti pendenti col Governo per le pretese anteriori. Il Governo ottomano ha in massima accettato tutte queste condizioni, ed offre per la costruzione fr. 128 mila al chilometro, mentre il De Hirsch ne chiede 150,000.

Ferrovie dell'Egitto. — Scrivono dal Cairo:

Il Consiglio dei Ministri egiziani nominò una Commis-

sione, incaricata di esaminare il progetto della ferrovia del Sudan. La presiede il Ministro della guerra, Omar pascià Zuffi, e ne fanno parte, tra altri, i seguenti membri: Watson, l'inglese che accompagnò Gordon pascià sul Nilo superiore, l'americano Mason Bey, Rigolet e Rousseau pascià, sotto-segretario di Stato al Ministero dei lavori pubblici.

I negozianti, che qui si occupano delle esportazioni al Sudan, vedono con certa inquietudine il progetto di costruzione di una ferrovia da Suakim a Berber, la quale, secondo la loro previsioni, diverrà un secondo Canale di Suez, e dirigerà direttamente sull'Europa il resto del transito, che ancor oggi si effettua in Egitto.

È certo che, nell'interesse speciale dell' Egitto, sarebbe assai più utile di terminare la ferrovia di Wadi-Halfa, che doveva circondare le grandi cataratte del Nilo, al nord di questo fiume: linea alla quale si rinunciò, dopo averne già costrutto 30 chilometri. L'ex-Kedivè se ne rendeva ben conto, e cercava soprattutto di unire il Sudan all' Egitto, che oggi, dal punto di vista economico, sembra distaccarsi sempre più dal nostro paese.

Ferrovie spagnuole. — La Commissione del Senato presentò un rapporto favorevole al progetto di legge, col quale il Governo propose alle Cortes di sopprimere l'imposta del 10 0[0 sui biglietti delle ferrovie.

Il prodotto di tale imposta, creata nel 1866, era stato ceduto, con un decreto della regina Isabella, alle Compagnie ferroviarie per aiutarle a pagare gl'interessi e l' ammortamento delle Obbligazioni delle ferrovie, e ad emetterne di nuove pei bisogni delle loro linee.

La stampa madrilena, nonchè i Circoli politici sono in maggioranza favorevoli al progetto ministeriale ed ostili alle Compagnie, e soprattutto ai capitalisti esteri, che ne furono i fondatori.

Le Compagnie, dal loro canto, protestarono presso il Presidente del Consiglio e la Commissione del Senato. Esse hanno proposto che, se il progetto fosse mantenuto, il Tesoro sopprimesse anche l'imposta del 15 0[0, creata a suo profitto sui biglietti dei viaggiatori dopo la fine della guerra civile. Il Ministro delle finanze si è opposto.

Le Compagnie si sforzano di dimostrare che il progetto governativo provocherà una seria crisi per ciò che concerne i valori delle ferrovie; perchè la perdita annuale delle Compagnie si eleverebbe ad un totale di 7 milioni di fr.; mentre, d'altra parte, le Compagnie, sotto forma d'imposta, dànno al Tesoro il 50 0[0 del reddito delle Azioni.

Ferrovie nel Messico. — Si è cominciata la ferrovia di cintura, che descrive attorno alla città di Messico una circonferenza completa, ed alla quale si lavora attivamente. Quindici chilometri furono inaugurati il 3 corrente. La linea attraversa tutte le ferrovie e le linee di *tramways*, che fanno capo alla Capitale.

— I lavori ferroviarii pel trasporto delle navi attraverso l'istmo di Tehuantepec furono inaugurati solennemente il 30 aprile. In questi giorni v'erano 150 uomini occupati nei diversi lavori di costruzione e di studio.

Ferrovie nell'India. — La Società ferroviaria della penisola indiana sta studiando un progetto per costruire una ferrovia tra Bhopal, Gwalior e Cawnpore.

Questa linea metterebbe in comunicazione la rete ferroviaria della Società con le fertili provincie del nord-ovest dell'India, attraversando il popolato e ricco paese, che sta tra Phopal e Gwalior.

Mediante questa linea, la Società acquisterebbe una inesauribile provvista di carbone, traendolo dallo Stato di Rewah.

Il Begum di Bhopal ed il Mahrajah di Gwalior si sono offerti di concedere il terreno necessario alla ferrovia nei rispettivi loro Stati, e si spera che il Governo inglese non faccia opposizione al progetto.

Notizie Diverse

Palazzo del Parlamento a Roma. — Sabbato si è costituita la Commissione incaricata dello studio di una nuova sede pel Parlamento nazionale.

Essa è composta del Presidente del Consiglio e del Sindaco di Roma; degli on. Brioschi e Saracco pel Senato; degli on. Sella e Crispi per la Camera; del Presidente dell' Accademia di S. Luca, e di due ispettori del Genio civile.

La Commissione ha delegato i due ispettori del Genio e l'ingegnere Giordano, che si è aggregato, di rivolgersi d'ufficio ai Governi dei principali Stati per averne le piante dei relativi Parlamenti.

Lavori edilizii in Roma. — Tra la via Venti Settembre, il già Convento della Vittoria e le due vie di Porta Salaria, il sig. Giovanni Spithover è possessore di tutta quell'estensione di terreno cognita col nome di Orti Sallustiani, di cui una zona soltanto lungo la via Venti Settembre, di contro al Palazzo delle Finanze, fu considerata nel piano regolatore, ed è ormai coperta da nuovi fabbricati.

Il sig. Spithover è venuto nel proposito di estendere l'edificazione su tutto il resto del proprio terreno, costituendo così un quartierino d'abitazioni, il quale avrebbe un' estensione di circa ettari dieci e la capacità per un cinquemila abitanti.

Tra il Comune e il sig. Spithover si è ora conchiusa una Convenzione sulle seguenti basi principali:

1° Cessione gratuita al Comune delle strade tutte del nuovo quartiere, cadenti nella proprietà Sibthover, comprese quelle già aperte verso la via Venti Settembre, coll' onere al cedente di consegnarle spianate a prestabiliti livelli.

2° Rispetto delle importanti antichità, che si trovano nel centro del quartiere.

3° Diritto da parte del Comune di non impegnarsi alle sistemazioni definitive delle strade, che subordinatamente al progresso dell'edificazione delle case, e ad ogni modo per somma non superiore a lire centomila annue durante il quinquennio previsto per la costruzione del quartiere; e pel resto, in tre rate annue successive alla liquidazione finale dei lavori di conto municipale.

Per tal modo, si viene a favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo dell' edificazione in contrada salubre, che collega il quartiere del Castro Pretorio alle vie di S. Nicolò da Tolentino e di San Basilio.

Bilancio dei lavori pubblici. — Fu distribuita alla Camera dei deputati la relazione dell'on. Gandolfi sul bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1883. L'on. relatore così riassume le cifre del bilancio:

La cifra totale del bilancio definitivo sale a L. 198,990,198.12 escluse le partite di giro, con un aumento di L. 150,811 sulla prima previsione, che era di L. 198,839,387.12. Aggiungendo a quella cifra la somma di L. 132,759,361.26 di residui passivi, giusta la situazione del Tesoro al 31 dicembre 1882, risulta un totale di L. 331,749,559.38, sul quale preveggonsi pagamenti per gli anni avvenire per una cifra di L. 34,786,792.22, cosicchè rimane per l' esercizio 1883 la somma di L. 296,962,767.16; tra competenza dell' anno e residui passivi.

Industria meccanica e navale — L'*Italia Mil.* scrive:

Il Ministro di marina ha disposto che della Commissione incaricata di studiare le condizioni dell'industria nazionale meccanica e navale (V. *Articoli*), facciano pure parte l'ingegnere-capo di 2ª classe cav. Masdeo Edoardo, e l'ufficiale di porto di 2ª classe cav. Luigi Adami. Del primo, perchè tecnico, la Commissione stessa può avvalersene per incarichi speciali; il secondo sarà incaricato della corrispondenza e della compilazione dei processi verbali.

I direttori delle due Ditte, la Ferriera di Udine e la Fonderia Pietà di Prato, hanno presentato istanza al Ministro di marina per ottenere che i loro Stabilimenti siano visitati dalla Commissione suddetta nel giro che andrà ad intraprendere quanto prima. Il Ministero ha rimessa la questione al presidente on. comm. Brin.

Ferriera d'Udine. — Il 3 corr. si è inaugurata l'apertura del grandioso Stabilimento della Ferriera di Udine, che sorge a Porta Cussignacco nella detta città.

Erano presenti le Autorità governative e cittadine.

Questo Stabilimento importante dà lavoro a 200 operaj, e la sua produzione annua è di 400,000 quintali di ferro lavorato.

Vi è unita una officina meccanica ad uso commerciale ed a scopi tecnici.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 17 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.) è concessa agl'individui ed ai Comuni indicati nell' annesso elenco di derivare le acque ed occupare la spiaggia ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per *forza motrice* (3 in prov. di Massa, 1 Porto Maurizio, 1 Torino, 1 sottopref. di Frosinone), 3 concessioni d'acqua per *irrigazione* e *bonificamento* (1 prov. Ascoli Piceno, 1 Mantova, 1 Verona), 1 concessione d'acqua per *uso domestico* e *cittadino* (1 prov. di Forlì, 1 Alessandria), 1 concessione di *spiaggia lacuale* (prov. di Como).

Ufficii telegrafici. — Il 1° corr. la Stazione di Castelletto d'Orba, della tramvia (prov. di Alessandria) ha attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato. Il giorno 2 in Parco (prov. di Palermo) ed il 3 successivo in Grumo Nevano (prov. di Napoli), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Lavori sul Danubio — Si ha per telegrafo da Vienna, 17:

Furono ieri presentati al Governo i progetti dell' ing. Walland per i lavori dalla regolarizzazione del Danubio alle Porte di ferro.

Questi lavori, divisi in 3 periodi, costeranno 10, 12 e 22 milioni di fiorini. Il Governo, dopo averli approvati, presenterà al Parlamento uno speciale progetto di legge per questi lavori.

Decesso. — È morto improvvisamente a Marsiglia, il 13 corrente, il sig. Luigi Fraissinet, il fondatore della Compagnia di navigazione che porta il suo nome, nella ancor verde età di anni 56. Era uomo d'ingegno, molto caritatevole e che godeva la stima generale. Fu sempre amicissimo dell'Italia, ed assisteva assai generosamente i nostri rimpatrianti più bisognosi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero, nella scorsa settimana, quasi dimenticati, fatta eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali, che diedero luogo a sconti abbastanza attivi. Anche esse però non accennarono a molta fermezza, e vennero quotate a 474 e 472 in principio, ed a 476 in chiusura.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle miniere di rame al Poggioalto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Firenze (via Bufalini, 30), per comunicazioni della Presidenza e della Commissione, per approvazione del bilancio 1882, per disposizioni relative al nuovo Codice di commercio, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

VERSAMENTI

Banca Veneta di depositi e conti correnti. Gli azionisti sono invitati a versare un ulteriore decimo sulle rispettive Azioni in L. 25 per ciascuna, entro il 2 luglio p. v.: a Padova e Venezia, presso la sede della Banca; a Milano presso la Banca Lombarda; a Genova presso la Banca generale di Credito Mobiliare.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 25 corrente, presso la Deputazione provinciale di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada Ceres-Forno-Alpi Graie, compreso fra la consortile Germagnano-Ceres e l'abitato di Forno-Alpi Graie, della lunghezza di m. 19,930, per l'annuo canone di L. 3,200. La scadenza dei fatali è fissata al 4 luglio p. v. Le condizioni d'asta sono visibili alla Segreteria provinciale.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di alcuni tratti di fognatura in varie vie della città, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 5 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre L. 1,000 per le spese d'asta e contratto.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'impianto nel R. Arsenale militare marittimo in Venezia di una grue idraulica della portata di 160 tonnellate, per l'importo di L. 200,000. Lavori da eseguire entro 600 giorni. Deposito cauzionale L. 20,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di fabbricati pel Distretto militare di Lodi, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 104,000 ribassato del 21.55 p. 0|0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori pel Mercato del bestiame, del complessivo importo di L. 66,155.03. Lavori da eseguire entro 5 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di lavori stradali nella città, per il presunto importo di L. 62,895.93. Lavori da eseguire entro 110 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,300 come sopra.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Occimiano (prov. di Alessandria), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di locali scolastici, per il presunto importo di L. 75,000. Deposito interinale L. 7,000 come sopra.

— Il 1° luglio p. v., presso il Municipio di Corigliano Calabro (prov. di Cosenza), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada esterna della Montagna, dal principio del Girone sopra i Cappuccini sino alla contrada detta Giustopaga, della lunghezza di m. 6,217.04, per la presunta somma di L. 59,263.42. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 1,500 come sopra.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di tubi di rame, ferro e piombo per la complessiva somma di L. 203,434.64. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 20,000 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

18ª Settimana. — *Dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1883

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	502,758.80	314.62
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.00	482,104.90	313.26
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 59.00	— 20,653.90	+ 1,36
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,593.60	8,104,702.66	5,085.78
Introiti corrisp. nel 1882	1,512.67	7,748,027.99	5,122.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 80.93	+ 356,674.67	— 36.31
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1883.	1,338.—	245,527.42	183.50
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	206,285.61	154 17
Differenze nei prodotti della settimana 1882	»	+ 39,241.81	+ 29.33
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	4,132,825.59	3,088.81
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.—	3,990,989.81	2,982.80
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	»	+ 141,835.78	+ 106.01

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,328,91	11,110,00	9,470,19
Piccola Velocità	9,779,99	326,47	7,737,26
Totali . . .	37,108,93	11,436.47	17,207,45

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	614,700.29	19,010.81
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	624,473.54	19,370.51
Differenza (in più . . .	5	—	—
Differenza (in meno . . .	—	9,773.25	359.70
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1883..	1,685,224	5,321,697.68	18,295.48
Periodo corr. 1882	1,681,000	5,015,138.02	17,339.98
Aumento	4,224	306,559.66	955.50
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091.61	10,[illegible]20 20	127,36[illegible]7

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

CAPITALE: *Statutario L.* 100,000,000, *emesso L.* 50,000,000, *versato L.* 35,000,000

Col 1° luglio prossimo, contro presentazione della cedola n. 4, saranno pagate dagli Stabilimenti sottoindicati L. 10,50, corrispondenti all' interesse del 6 per cento su ciascuna azione pel semestre in scadenza al 30 di questo mese:

In *Roma*, Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Firenze*, id. id.
» *Genova*, id. id.
» *Torino*, id. id.
» *Milano*, Banca di Credito Italiano;
» *Palermo*, signori I. e V. Florio;
» *Ginevra*, signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel*, signori Pury e Comp.;
» *Basilea*, signori De Speyr e C.

Nelle piazze estere le lire 10.50 per Azione saranno, fino a nuovo avviso, pagate in franchi alla pari.

Roma, 15 *giugno* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Si prevengono i portatori delle cedole di fondazione che il reparto alle medesime assegnato, conforme agli articoli 49, 50 e 51 degli statuti sociali, per lo esercizio 1882, ed in seguito alla deliberazione dell' assemblea degli azionisti del 30 aprile prossimo passato, verrà pagato a partire dal 1.° luglio prossimo.

I pagamenti si faranno:

A *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.

Roma, 12 giugno 1883.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1.° luglio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie B, estratta il 2 aprile ultimo, in ragione di L. 500 in oro, rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro, importo della cedola n. 29, per gli interessi maturati il 30 giugno 1883, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile, in ragione di L. 13.20 per cento, secondo l'articolo 1.° della legge 11 agosto 1870, allegato *N*, ed articolo 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette in L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem

Nelle altre piazze indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.
Roma, 15 giugno 1883.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Dir. prop. respons.

ANNO XVI Mercoledì 27 ~~Giugno~~ 1883. Num. 26

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

IL RISCATTO
DELLE FERROVIE MERIDIONALI
ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Nella seduta del 23 corrente alla Camera dei deputati si trattò del riscatto delle Ferrovie Meridionali, in seguito alla deliberazione dell'Assemblea del 19, che abbiamo riferita nel nostro numero precedente. Dai giornali di Roma togliamo ora il sunto della detta discussione, in attesa del testo ufficiale, per completarne, occorrendo, il resoconto.

Vacchelli, accennando alla deliberazione della Società delle ferrovie Meridionali contro la proroga del riscatto, chiede schiarimenti al Ministro ed alla Commissione pel progetto di legge sull'esercizio ferroviario.

Genala (ministro). Il Governo ha già fatto le sue comunicazioni alla Commissione. Il Governo, nel maggio scorso, chiese una proroga al riscatto delle Meridionali scadente il 30 giugno. La Società, il 19 corr., pur dichiarando la sua deferenza al Governo, ricusò la proroga.

In Consiglio dei Ministri si discusse profondamente la questione del valersi della facoltà del riscatto. Per motivi politici, tecnici, finanziarii e giuridici, il Governo deliberò di non valersi di quella facoltà. Così il Governo riacquista la sua intera libertà, non pregiudica nulla, nè l'assetto delle reti, nè la forma dell'esercizio.

Lo Stato ha diritto di far decadere la Società delle Meridionali dall'esercizio delle Calabro-Sicule.

Nel 1892, il Governo ha sempre diritto ad un riscatto generale.

Il Governo prenderà in esame tutte le questioni, e saprà tutelare gli interessi ed i diritti dello Stato.

Grimaldi (presidente della Commissione) dichiara che la Commissione ha sentito il bisogno di rivolgere varie domande al Ministro; dopo di che, essa ha preso atto delle affermazioni del Governo, e conviene nelle considerazioni esposte dal Ministro; però dichiara di giudicare scortese e non giustificato il diniego della Società delle Meridionali.

La Porta crede che nel rifiuto della Società ci fu mancanza di riguardo al Parlamento, perchè sapevasi che la proroga era chiesta in pendenza d'un progetto di legge. Ma, esaminate le ragioni a cui alluse il Ministro, e che indussero il Governo a rinunziare al riscatto, egli teme che la risoluzione del Governo possa pesare sulla soluzione del problema ferroviario: teme si pregiudichi l'esercizio privato.

Lacava. Sebbene, come commissario dell'inchiesta sulle ferrovie, abbia votato il riscatto delle Meridionali, non esitò, come componente la Commissione che esamina il disegno di legge sull'esercizio ferroviario, a prender atto della deliberazione del Governo, dietro l'assicurazione del Governo stesso ch'essa non pregiudicava nè l'unificazione delle tariffe, nè le linee longitudinali.

Genala (ministro) avverte che il problema ferroviario è ora assai più grave e complesso che non quando esso si presentava alla Commissione d'inchiesta, comprendendo ora, oltre l'esercizio, le costruzioni; e questa gravità impedisce che si risolva lì per lì la via da seguire nel riscatto, anche per le condizioni finanziarie.

Tuttavia ripete che, per quanto concerne le linee longitudinali e le tariffe, la libertà del Governo non viene punto menomata non solo ma il riscatto può ottenersi in momento più opportuno, ed a condizioni migliori di quelle fatte al Governo dalle Convenzioni colle Meridionali.

La Porta non trova soddisfacente la risposta del Ministro.

Grimaldi ripete che la Commissione ebbe dal Governo le dichiarazioni più perentorie sul nessun pregiudizio che dalla perenzione del riscatto sarebbe derivato allo Stato; e ritiene che la prevalenza dei chilometri ferroviarii non compresi nelle Meridionali sia una potentissima arma

nelle mani del Governo per ottenere, quando che sia, dalla Società delle Meridionali ottime condizioni.

Favale è lieto che il Governo abbia deciso di non valersi della facoltà del riscatto.

Nicotera dice che non risulta quale sia il termine che il Governo mette alla soluzione della questione. Dimostra la necessità di svolgere la questione dell'esercizio, e parla, anche delle nuove costruzioni.

Eccita il Governo a dichiarare quando presenterà la legge necessaria a risolvere tale questione.

Genala (ministro). Come sarebbe possibile risolvere dal 23 al 30 giugno il vasto problema?

Qual'è il diritto che ora si perime? Il Governo ha la facoltà di presentare il progetto di legge per le nuove Convenzioni.

Esamina la facoltà del riscatto giuridicamente.

Risponde all'on. La Porta, che il contegno del Governo è il migliore possibile, nella strettezza del tempo.

Risponde all'on. Nicotera, che non trattasi d'un problema semplice sulla forma d'esercizio. Un progetto di legge sta già davanti alla Camera ed una Commissione lo esamina.

Assicura poi che, per risolvere definitivamente la questione ferroviaria, presenterà un progetto al più presto possibile.

Nicotera dice che la questione ferroviaria era la principale, quella per cui un partito fu sostituito ad un altro al Governo. Passarono già 7 anni!... Se si deve arguire dal tempo passato, dove arriveremo?

Eccita quindi il Ministro a studiare, durante le vacanze, la questione ferroviaria ed a proporne poscia una soluzione definitiva.

Baccarini osserva all'on. Nicotera che le nuove costruzioni sono regolate da tre leggi. Se ne farà una quarta? Egli non può lasciar passare l'asserzione, che il Governo non avesse un' opinione sulla questione delle costruzioni. Si spesero 60 milioni all'anno, e non si poteva costruire di più.

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha detto che presenterà un progetto, sia per l'esercizio, che per le nuove costruzioni.

Io dichiaro che, finchè fui Ministro, non si accumulò mai la questione dell'esercizio con quella delle costruzioni. È un'idea nuova.

L'oratore crede che il Governo dovrebbe ritirare il progetto che sta davanti alla Camera. Sarebbe opportuno che il Governo si spiegasse su ciò.

Genala (ministro) ripete che la libertà del Governo è piena ed assoluta.

L'on. Ministro dichiara all'on. Nicotera che il Governo non frapporrà alcun indugio, ma non può precisare il mese per presentare il progetto di legge.

Il Governo non intende ritirare quello dell'on. Baccarini; ma esso non è definitivo, e servirà di primo passo.

Noi desideriamo la battaglia su questo terreno. Io cominciai a parlare nel 1876 di ferrovie colla bandiera dell' esercizio privato; desidero cadere con quella bandiera.

L'on. Ministro dice all' on. Baccarini che la questione dell'esercizio è connessa con quella delle costruzioni: non si può scindere l'una dall'altra.

Egli spera che non passeranno i primi mesi del 1884 senza che la questione si risolva. —

La discussione è chiusa.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

SIGNORI,

Ottemperando alle prescrizioni dello statuto sociale, vi abbiamo oggi adunati per darvi contezza della nostra amministrazione nel passato esercizio 1882.

Ed anzitutto vi diremo che il Governo si è giovato della facoltà, che si era riservata nell'articolo 22 della Convenzione approvata colla legge del luglio 1881, di prorogare a tutto giugno dell'anno corrente il termine al diritto di riscatto della rete sociale. (*V. articolo di contro*).

A nostra volta, noi abbiamo proseguito nell' opera di semprepiù estendere i nostri traffici, e confidiamo possiate essere soddisfatti dei risultamenti dell' esercizio trascorso.

Con non minor vigore che in passato, abbiamo spinto le costruzioni delle nuove linee, sicchè, anticipando sui termini stabiliti dalla mentovata Convenzione, abbiamo già potuto dare alla circolazione parecchi tronchi.

Per provvedere ai bisogni dei quali e degli altri prossimi ad essere posti in esercizio, non che alle esigenze dello sperato maggior movimento di tutta la rete, abbiamo, nel corso del 1882, commesso la fabbricazione di 12 locomotive-tender con sei ruote accoppiate, per le forti pendenze, di sei locomotive-tender per servizii locali, di otto grandi locomotive con otto ruote accoppiate di dieci con quattro ruote accoppiate e con carrello mobile, di trentanove vetture miste di vario tipo, di dodici vagoni da bagagli e di tre carri coperti.

Ci è stata mossa accusa, a proposito delle ordinazioni di materiale mobile da noi fatte all'estero, negli anni 1881 e 1883, di non favorire l'industria nazionale, anzi di apertamente osteggiarla; e l'accusa è risonata perfino nell'aula del Parlamento. Quanto essa ci sia riuscita penosa, e torni specialmente grave per una Società che, nata e cresciuta in Italia, e costituita di elementi nazionali, si onora del titolo d'Italiana, non è mestieri di dirvi. Abbiam fede che, dopo la lettera del Direttore generale, pubblicata sopra questo argomento, il giudizio degli uomini spassionati ci avrà fatto giustizia; ad ogni modo, noi continueremo a tenere, come per lo passato, il massimo conto della industria nazionale, la quale, non ne dubitiamo, si mostrerà degna della fiducia che in lei ripongono il Governo ed il paese.

Non abbiamo cose nuove da dirvi circa l' esercizio, che noi facciamo per conto dello Stato, delle linee Calabro-Sicule. I prodotti vi si manifestano in progressivo aumento, facendovisi sempre meglio palese l'influenza degli ultimi tronchi aperti sulla linea di Potenza e su quella di Licata.

Delle nostre condizioni finanziarie e di ogni altra cosa relativa alle nuove costruzioni ed all'esercizio, tanto delle linee Meridionali, quanto delle Calabro-Sicule, troverete minuto ragguaglio nella esposizione che coll'usato ordine ora imprendiamo.

I. — Situazione Finanziaria.

I fondi realizzati dalla Società, al 31 dicembre 1882 ascendevano alle somme seguenti:

Capitale in Azioni	antica emis.	in circolazione L. 99,135,000 estinte . . . . . » 865,000	L. 100,000,000.00
	creaz. 1881	in circolazione » 36,000,000 in portafoglio . » 9,000,000 diff. sul pr. d'em. » 5,000,000	» 36,000,000.00
	60 mila Azioni a matrice (1871) .		» 30,000,000.00

Sussidio dello Stato in lavori . . .			» 10,000,000.00
Idem in Beni demaniali .			» 10,000,000.00
Prestiti diversi:			
N. 906,931 Obblig. sociali in circol.	L. 197,873,205.16		
» 23,435 Obbligaz. dette estinte .	» 5,094,625.96		
		L. 202,967,831.12	
» 103,700 Buoni trentenn. in circol.	» 39,442,555.69		
» 1,393 Buoni detti est.	» 529,567.75		
» 26,364 Buoni estinti convertiti in Obbligazioni	»		
		» 39,972,123.44	
» 6,288 Obbligaz. De Rothschild est.	» 1,690,650.00		
» 586 Obbligaz. De Gas in circol.	» 249,050.00		
» 1,844 Obbligaz. De Gas estinte .	» 495,975.00		
» 800 Buoni Bayard est.	» 250,500.00		
		» 2,686,175.00	
			» 245,626,129.56

Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in Obbligazioni sociali:
N. 2,310 Obbligazioni De Rothschild.
» 677 idem De Gas.
» 299 Buoni Bayard.

Interessi e rimborsi arretrati di titoli .	L. 6,317,002.37
Creditori diversi	» 68,826,129.99
Gestione Calabro-Sicula	» 19,627,827.94
Cassa di previdenza	» 4,644,580.55
Liquidazione generale	» 6,382,703.33
	L. 537,424,373.74

Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e dei magazzini, per .	L. 463,547,538.81
Debitori diversi	» 27,517,731.43
Gestione Calabro-Sicule .	» 33,116,641.66
Da riportare	*L.* 524,181,911.90

	Riporto L. 524,181,911.90
avremo al 1° gennaio 1883 un attivo di Cassa e Portafoglio di	L. 13,242,461.84
A questa somma aggiungendo:	
il residuo per Beni demaniali da incassare	» 227,481.20
le sovvenzioni dello Stato	» 25,600,000.00
i prodotti netti dell'esercizio	» 6,000,000.00
ascenderanno le attività a	» 45,069,943.04

Nel bilancio di previsione delle spese per l'anno 1883 si sono portate:

per imposte	L. 1,800,000.00
per interessi e ammortamenti	» 30,000,000.00
per costruzioni e approvvigionamenti	» 35,000,000.00
	L. 66,800,000.00

resta quindi da provvedersi per il 1883 la somma di . . . . L. 21,730,056.96

onde far fronte ai lavori e provviste per la costruzione delle nuove linee.

II. — Costruzione di nuove linee.

A. *Linea Terni-Rieti* (chil. 41). — Dalla Relazione dell'anno passato voi avete appreso che i due tronchi — da Terni alle Marmore, e dalle Marmore a Rieti — furono dal Governo approvati nel corso del 1881, e che sul primo di essi poterono essere intrapresi i lavori innanzi che terminasse l'anno. Nel corso del 1882, questi proseguirono alacremente per modo che, al finire di esso, si trovava scavata e rivestita buona parte delle sei gallerie che vi s'incontrano, si trovavano quasi compiute le principali opere d'arte, ed armati i primi cinque chilometri.

Il secondo tronco fu diviso in cinque lotti, ed appaltato nel giugno 1882 col ribasso medio del 14.27 0[0. I lavori furono tosto intrapresi, e sono condotti in guisa che al compiersi del primo tronco si trovi anche compiuto il secondo, il che, salvo circostanze straordinarie, potrà avvenire entro l'anno in corso.

B. *Linea Aquila-Rieti* (chil. 62). — Il tronco da Aquila a Rocca di Corno (chil. 25) è stato aperto all'esercizio il 22 giugno 1882. Da Rocca di Corno a Ponte S. Margherita, che cade poc'oltre la Stazione d'Antrodoco (chil. 17), il progetto fu approvato con decreto del 18 gennaio 1882, e i lavori, divisi in 13 lotti, sono stati appaltati nel marzo col ribasso medio del 17.04 0[0.

Da Ponte S. Margherita a Rieti (chil. 20), il progetto fu presentato in due parti, il 31 gennaio ed il 12 marzo 1882, ed il Ministero lo approvava con decreti del 2 marzo e del 5 maggio. Per la sua esecuzione si fecero cinque lotti, che furono appaltati nell'aprile e nel giugno col ribasso medio del 18.37 0[0.

Già sapete che nel tronco da Rocca di Corno a Ponte S. Margherita s'incontrano le maggiori difficoltà della linea; e infatti vi si trovano quattordici gallerie, misuranti in complesso la lunghezza di oltre cinque chilometri, parecchi viadotti, tre ponti sul Velino, oltre a buon numero di altre opere d'arte. Sui 17 chil. circa di sua lunghezza, più di otto hanno pendenze dal 30 al 35 per mille; più di quattro, pendenze dal 19 al 28 per mille.

Tra Ponte S. Margherita e Rieti non si hanno che due brevi gallerie, l'una di 100, l'altra di 180 metri, e due

ponti sul Velino; le pendenze sono miti, e non superano il limite del 15 per mille, il quale pure non è raggiunto che su brevi lunghezze.

Da Rocca di Corno a Rieti, i lavori sono spinti colla massima energia, sicchè si confida che saranno compiti entro l'anno corrente.

C. *Linea Termoli-Campobasso* (chil. 88). — Come già vi fu annunziato, sul primo tronco di questa linea, fino alla Stazione provvisoria di Larino (chil. 31), fu aperto l'esercizio il 12 febbraio 1882; il 20 agosto, esso fu protratto sino alla Stazione definitiva (chil. 37).

I lavori si condussero poi con ogni vigore nei tronchi sino a Casacalenda, di guisa che vi si è potuto aprire l'esercizio il 21 gennaio ultimo scorso.

Da Casacalenda a Campobasso, il progetto fu dal Governo approvato con decreto del 19 dicembre 1881, e da noi appaltato in undici lotti nell'aprile successivo, ottenendo il ribasso medio dell'11.17 0[0

Su quel tronco, come in quelli che lo precedono, le pendenze sono state tenute nel limite del 25 per mille, e questo anche non si è raggiunto che su poco più della decima parte di sua lunghezza. Vi si hanno nove brevi gallerie e sei viadotti. Le difficoltà però stanno nella natura eccezionalmente franosa delle falde e delle alture che si devono attraversare, e tutto lo studio è stato rivolto a renderne meno gravi e pericolosi gli effetti.

Della Stazione di Campobasso è stato fatto un appalto a parte col ribasso del 12.75 0[0.

I lavori procedono su tutta la linea speditamente, e saranno con tutta probabilità compiuti entro l'anno in corso.

D. *Linea Benevento-Campobasso* (chil. 84). — Nella Relazione dell'anno passato vi dicevamo come stesse, a quei giorni, per esser dato all'esercizio il tronco da S. Giuliano a Vinchiaturo; ed infatti, l'apertura avvenne il 2 luglio. Si sperava anche di aprire poco dopo il tronco successivo da Vinchiaturo a Baranello, di poco più di quattro chilometri, ma imprevedute difficoltà, incontrate per la natura argillosa della galleria che si trova a mezza strada, non l'hanno resa possibile prima del marzo di quest'anno.

Da Baranello a Campobasso (chil. 8), dove si hanno sei gallerie lunghe insieme più di tremila metri ed alcuna assai difficile, i lavori sono ormai a tale stato d'avanzamento, che entro il prossimo agosto potranno essere compiuti.

Da queste succinte notizie voi avrete rilevato come anche nell'anno trascorso siasi dalla benemerita nostra Direzione dei lavori spiegato il massimo zelo, e come le nuove linee da noi intraprese dopo la legge del luglio 1881, non ostante le eccezionali difficoltà che esse presentano, si troveranno portate a fine, per la massima parte, molto tempo innanzi del termine assegnatoci.

(Continua).

FERROVIA LECCE-FRANCAVILLA

La *Gazzetta Ufficiale* del 18 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 10 maggio p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n, 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze, *interim* del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — È approvata la Convenzione stipulata il giorno 8 maggio 1883 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio fra i Comuni interessati e la Provincia di Lecce, rappresentata dall'on. Gaetano Brunetti deputato al Parlamento, per la concessione al Consorzio medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Lecce a Francavilla, con diramazione a Nardò.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Lecce a Francavilla, con diramazione per Nardò* (chilometri 85 + 48?).

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor Gaetano Brunetti, rappresentante il Consorzio per la ferrovia trasversale Lecce-Francavilla, con diramazione da Novoli per Nardò, come da atto di procura speciale in data 9 aprile 1883, rogato Frassanito Guglielmo, regio notaro esercente nel distretto notarile di Lecce, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio costituito fra varii Comuni della provincia di Lecce e la Provincia medesima la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Lecce a Francavilla, con diramazione per Nardò, che il detto Consorzio si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 3ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 2ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato ai termini degli art. 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione della intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso, non compreso il materiale mobile, è stabilito colle norme dell'art. 11 della predetta legge nella somma di L. 2,625,375 sul costo totale di L. 4,375,625, corrispondente a L. 51,306 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto degli ingegneri Macor ed Orlandi, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 27 gennaio 1883, n° 2985

In quanto al materiale mobile, saranno corrisposti i sei decimi del suo ammontare dallo Stato, secondo la perizia che verrà approvata dal Ministero dei lavori pubblici.

La quota a carico dello Stato per detto materiale mobile sarà pagata nel 1898.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile

direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o l'accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato, e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 4,375,625 sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad essa spettanti, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, sull'ammontare della somma convenuta del detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 2,625,375 come sopra stabilito; rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per l'esecuzione della linea e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 4,375,625, come sopra fissata per l'esecuzione della linea, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. III delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in sette anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in sette rate annue senza interessi, nella seguente misura:

Nel 1892	L.	150,000
Nel 1893	»	150,000
Nel 1894	»	150,000
Nel 1895	»	300,000
Nel 1896	»	600,000
Nel 1897	»	775,000
Nel 1898	»	500,375
Totale	L.	2,625,375

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 8 del mese di maggio 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici, A. Baccarini.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. Magliani.

Il Rappr. il Consorzio della ferrovia Lecce-Francavilla
Gaetano Brunetti fu Francesco.

Falangola Ettore, *testimonio.*
Gianatti Giovan Vincenzo, *testimonio.*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo gli seguenti articoli particolari*:)

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Lecce a Francavilla, con diramazione per Nardò, secondo il progetto definitivo redatto dagli ing. Macor ed Orlandi in data 4 novembre 1882 ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 27 gennaio 1883, n. 2985, salvo le modificazioni indicate in detto voto.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di sette anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti, perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso, e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 3 delle ferrovie economiche. (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Lecce, Novoli, Campi Salentino, Salice, Guagnano, San Pancrazio, Erchia, Aretrana, Manduria, Francavilla, Nardò Galatone, Nardò Copertino, Carmiano.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio. (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima. (*Omissis*).

Art. 22. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo od a Società concessionarie, che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle Stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri. (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso concessionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Art 26. Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontarii congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizii cui potranno venir chiamati (*Omissis*).

Art. 30. Il materiale d'armamento, in quanto è possibile, il materiale mobile ed altro accessorio per l'esercizio della linea concessa, dovranno essere provveduti nel Regno.

(*Seguono le firme come sopra*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

É a nostra notizia che il comm. Angelo Giambastiani, preposto alla direzione degli studii per le nuove linee Sesto-Calende-Borgomanero-Santhià ed Asti-Acqui-Genova, ispezionò le località che verranno attraversate dalla prima linea, accompagnato dall' ing. cav. Biadego e dagli ingegneri di sezione Steffenini e Scotti, dando a questi ultimi le opportune istruzioni per l'immediato incominciamento degli studii fra Borgomanero e Santhià.

In questo momento, il comm. Giambastiani trovasi lungo la linea Asti-Aqui-Genova, insieme al predetto cav. Biadego ed ai capi-sezione Tenca, Pennachio, Storari e Mosca, ai quali impartirà pure le necessarie istruzioni per incominciare immediatamente lo studio di questa importantissima linea, destinata a congiungere in modo più diretto il porto di Genova con Torino, il Piemonte ed il Cenisio.

La Direzione centrale pei detti studii sarà stabilita a Genova.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha rassegnato all'approvazione del Ministero il progetto ed il preventivo dei lavori occorrenti per l'ampliamento e riordinamento generale della Stazione di Sampierdarena. La spesa complessiva per le opere preventivate ammonta a L. 3,600,000, da erogarsi in varii esercizii.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco compreso fra il torrente Ghiaro e Borgotaro.

Pel tracciato di questo tronco, la Direzione medesima ha studiato diversi progetti, lasciando al Ministero di scegliere quello che reputerà il migliore.

La spesa preventivata varia poi, a seconda del tracciato, fra un minimo di L. 10,655,000 ed un massimo di L. 11,770,000.

La lunghezza del tronco stesso è di circa 14 chilometri. In tutti i tracciati in questione non sono previste curve di raggio inferiore a 400 m., e nelle livellette le pendenze massime sono limitate al 10 per mille.

><

La Direzione tecnica governativa in Reggio di Calabria ha rassegnato all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco della ferrovia di 1.a categoria da Reggio a Castrocucco, compreso fra Diamante ed Orsomarso, la cui lunghezza è di m. 10,300, e l'importo complessivo è preventivato in L. 2,770,000, delle quali L. 2,300,000 per lavori e provviste comprese nell' appalto, e lire 470,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa.

Intorno al preindicato progetto daremo più ampie informazioni tecniche nel prossimo numero.

><

La Società generale di navigazione ha disposto che coll'apertura del nuovo tronco delle ferrovie Sarde da Terranova al Golfo degli Aranci, fissata pel 1° del prossimo luglio, il piroscafo pel servizio giornaliero fra Civitavecchia e la Sardegna parta da Capo Figari alle 7.45 pom. per arrivare a Civitavecchia alle 6.15 del mattino. La partenza del piroscafo da Civitavecchia venne mantenuta alle 5 pom., con l'arrivo a Capo Figari alle 3.30 ant. Per tal modo, si ritiene assicurato il servizio di coincidenza coi treni ferroviarii, sia a Capo Figari, che a Civitavecchia.

><

Il Comitato promotore per la costruzione di una ferrovia economica da Verona a Caprino Veronese ha fatto istanza al suddetto Ministero per essere autorizzato a far intraprendere sul terreno gli studii per il progetto tecnico della linea, la quale, partendo da Verona (Porta Vescovo), dovrebbe toccare Quinzano, Parona, Arbizzano, Santa Maria di Negras, Pedemonte, San Floriano, San Pietro Incariano, Sant' Ambrogio, Domegliara, Panton, Cavajon, Affi, Albaredo e Costermano.

L'autorizzazione agli studii di che trattasi dovrebbe essere rilasciata ai signori ing. Giovanni Beccherle, ing. Giuseppe Frascaroli e Francesco Mazzoni.

><

Nel termine di scadenza dei *fatali* per l'appalto del tronco da Polla a Teggiano, della ferrovia Sicignano-Castrocucco, il sig. Scognamiglio Raffaele ha presentata l' offerta di ribasso del 5.10 p. 0[0] sulla somma del primo deliberamento; epperò l'appalto stesso gli venne provvisoriamente aggiudicato per la somma di L. 3,228,338.

L'asta definitiva è fissata pel giorno 14 luglio pross.

><

Il noto assuntore di lavori ferroviarii sig. Roberto Trewhella ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzato a costruire ed esercitare una ferrovia economica particolare fra la Miniera detta di Sant'Agostino, in territorio di Assero, e la Stazione di Raddusa, della linea Catania-Caltanissetta.

><

L'egregio cav. Norsa, già ingegnere di sezione per gli studii e lavori della ferrovia da Novara a Pino, ed ora incaricato della compilazione del progetto tecnico della linea ferroviaria Ponte Santa Venere-Gioia, procedette negli scorsi giorni ad una visita delle località che dovrà percorrere la nuova ferrovia, ed ha già prese opportune disposizioni, affinchè gli studii relativi al detto progetto possano essere intrapresi al più presto.

><

Nelle recenti conferenze che ebbero luogo in Milano fra i delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, venne concretato il progetto di una nuova tariffa pei trasporti delle persone e delle cose destinate ad Esposizioni ed a Congressi. La nuova tariffa fu dall' Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia sottoposta all' approvazione dal Ministero dei lavori pubblici.

><

Ci scrivono da Sulmona che quel Comune ha fatto studiare dal proprio Ufficio tecnico una variante al tracciato già approvato per la linea Roma-Sulmona, collo scopo di avvicinare all' abitato la Stazione da

costruirsi per uso di Sulmona. Il progetto della variante fu ora sottoposto per decisione al Ministero dei lavori pubblici.

><

Ci scrivono da Forlì che quella Deputazione provinciale ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere la istituzione di un treno diretto diurno fra Roma e Falconara, per la quale già ebbe a fare vive istanze la Provincia di Ancona.

><

La Società di navigazione generale italiana accorderà la riduzione del 30 0[0 pel trasporto coi propri piroscafi delle persone e delle macchine destinate al concorso ed alla Esposizione che si terranno in Bologna dal 12 al 25 agosto p. v. La Società predetta effettuerà però l'imbarco solo quando la mole ed il peso delle macchine sia compatibile colle operazioni inerenti al medesimo; ed in ogni modo, il trasporto delle grandi macchine sarà tassato a tariffa intera, oltre le maggiori spese d'imbarco e di sbarco, che saranno messe a carico dello speditore.

><

Ci scrivono da Venezia che quella Camera di commercio ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere che l'attuale treno in partenza da Venezia alle ore 10 ant. con fermata a Conegliano, sia fatto proseguire fino ad Udine.

Nell'attuale orario della linea Venezia-Udine, dopo il treno delle 5.35 ant. non ve ne ha aicun altro fino alle 2.18 pom.: locchè reca grave danno a moltissimi interessi, privando Venezia per circa 9 ore di comunicazioni ferroviarie con Udine e Trieste. Pare che la suddetta istanza sia tale da meritare tutta la benevolenza del Ministero, massime che noi riteniamo non presentare difficoltà il temperamento proposto.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Ital a ha rassegnato all'approvazione superiore il preventivo della spesa occorrente per completare il piazzale posteriore dei magazzeni del materiale fisso alla Magna, nella linea di circonvallazione di Milano. Tale spesa ammonta a L. 33,400.

><

L'Amministrazione medesima ha approvato la Convenzione stipulata con la Società delle ferrovie complementari, in base della quale dovrà essere regolato l'uso comune della Stazione di Santhià, lo scambio del materiale ruotabile, ed il servizio cumulativo colla linea Santhià-Biella.

><

Credesi che il Ministro dei lavori pubblici presenterà alla Camera il progetto di legge per la costruzione di un porto ad Assab, secondo gli studii compiuti dall'ispettore del Genio civile comm. Dionisio.

><

I signori dottor S. Pagliani professore, e G. Vicentini assistente, entrambi del R. Istituto tecnico di Torino, hanno pubblicato negli Annali del R. Istituto tecnico industriale e professionale di Torino una memoria *sul potere illuminante di a'cune qualità di olio.*

A tale studio i prelodati professori procedettero in seguito ad incarico ricevuto dalla Commissione ferroviaria istituita per istudiare i miglioramenti da portarsi nella illuminazione dei treni sulle reti italiane, la quale volle far eseguire delle esperienze fotometriche, affine di meglio determinare il potere illuminante dell' olio di ravizzone messo a confronto con quello di oliva.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Aggiudicò alla Società svizzera di Winterthur la costruzione di 8 locomotive a 4 ruote accoppiate con relativo tender;

Idem alla Ditta Henschel et Sohn di Cassel la costruzione di 7 locomotive a 6 ruote accoppiate con relativo tender;

Idem alla Ditta I. A. Maffei di Monaco la costruzione di 4 locomotive ad 8 ruote accoppiate con relativo tender;

Idem alla Ditta Friedrich Krupp di Essen la fornitura di 1,546 assi montati per carri e carrozze;

Autorizzò l'impianto di una gru da 30 tonn. nella Stazione marittima di Venezia;

Idem la spesa di L. 3,100 per l'impianto di due dischi a distanza (sistema P. L. M.) nella Stazione di Caluso;

Idem di L. 18,150 per l'armatura e ristauro della Galleria di Casciano (Bologna-Pistoia).

><

Il Consiglio suddetto autorizzò l'acquisto della ferramenta occorrente per l'applicazione delle barelle ad una certa quantità di carrozze in costruzione presso le Officine di Savigliano, per trasformarle, all'accorrenza, in Ospedale ambulante.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere, nella sua adunanza del 19 corr., trattato alcuni affari interni, approvava i seguenti lavori:

1. Ristauro di case cantoniere della linea Roma-Orte;
2. Apertura di una cava di terra a Casalnuovo;
3. Ampliamento e riordinamento della Stazione di Corneto;
4. Sistemazione definitiva della presa d'acqua alla Stazione di Bastia;
5. Impianto del tavolato metallico al ponte sul Liri (linea Roma-Napoli).

Aggiudicava ad uno Stabilimento nazionale la costruzione di 4 locomotive a sterzo pei treni viaggiatori, e ad una Casa estera la costruzione di sei locomotive da merci.

Autorizzava l'acquisto di ghiaia e pietrisco, e di legna da ardere.

Autorizzava infine a portare al 75 0[0 l'abbuono che si accorda agli Ospizii marini.

><

Dietro proposta dell'on. Ministro dei lavori pubblici, vennero testè firmati da S. M. i decreti per le seguenti nomine e promozioni nell'Ordine Mauriziano:

Grande Ufficiale: Comm. uffic. ingegnere Pasquale Valsecchi.

Commendatori: Cav. Massa Antonio, comm. Coboevich Matteo.

Ufficiali: Comm. Artom Emanuele, comm. Amenduni Giovanni, cav. Carrara ing. Francesco, cav. Olginati Giuseppe, cav. Franco Emanuele, cav. Scarlatta Filippo, cav. Beria Antonio, cav. Bosco Raffaele, cav. Frigeri Mariano, cav. Garassini Carlo.

Cavalieri: D'Andrea cav. Giovanni, Manganella cav. avv. Domenico.

><

Il Consiglio di Stato, in adunanza 14 corr. ha emesso i seguenti pareri:

Doversi respingere il ricorso dell'Amministrazione provinciale di Verona circa la liquidazione di spese per la rotta del torrente Guà (Vicenza);

Non potersi approvare l'atto di sottomissione 10 aprile 1883 dell'ing. Aylmer per fornitura di carta per telegrammi per gli apparati Wheatstone;

Potersi approvare l'atto di sottomissione 21 marzo 1883 per la fornitura di n. 100,000 isolatori in porcellana;

Potersi emanare il decreto di dichiarazione di pubblica utilità delle opere di ampliamento della via maggiore, traversa provinciale, nell'abitato di Varallo (Novara);

Potersi bandire gl'incanti per l'appalto dei lavori di rialzo dell'abitato di S. Giorgio a Solazzetto (Venezia);

Potersi approvare il progetto di variante all'innesto con l'abitato di Campobasso, lungo il 1° tronco fra Campobasso e Castropignano, della strada provinciale di seconda serie, n. 41 (Campobasso);

Potersi approvare il nuovo Capitolato generale d'appalto per la manutenzione delle strade provinciali di Napoli.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle adunanze 15, 16 e 19 corr., ha emesso i seguenti pareri:

Progetto di urgenti riparazioni al tronco Paternopoli-Castelfranco nella provinciale Paternopoli-Montella-Acerna (Avellino).

Id. modificato per la costruzione del primo tronco fra il ponte sul Reno ed il confine della provincia d'Arezzo nella provinciale n. 22, lungo il Morecchia (Pesaro).

Id. di ponti sul rivo Pilacca e sul torrente Betigna nel tronco Guinadi-Pontremoli, della ferrovia Parma-Spezia.

Progetto definitivo di una ferrovia da Roma a Viterbo.

Progetto per banca alle coronelle Dosso inferiore ed Accursi, e per difesa frontale alla botta Guidicini nell'arginatura sinistra di Reno in Comune di S. Agostino (Ferrara).

><

Lo stesso Consiglio superiore, nelle adunanze 22 e 23 corrente, ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto per la costruzione di un magazzino merci a grande velocità nella Stazione di Roma;

Id di una tettoia in ferro e vetri per coprire la galleria centrale della nuova Dogana di Catania;

Id. per la costruzione in ferro od in muratura del ponte sul torrente Cordevolo a Bribano, lungo la nazionale Belluno, ad uso della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Id. di ampliamento della Stazione di Pistoia;

Nuovo progetto del viadotto di Riccò nel tronco Mignanego-Ronco della ferrovia Succursale dei Giovi.

Proposta per la costruzione delle opere murarie del ponte metallico sull'Adige (Verona).

Progetto riformato della Stazione definitiva di Sassari.

Domanda e progetto di una tramvia a vapore da Ventimiglia al Confine francese.

Dichiarazione di pubblica utilità pei lavori di difesa perimetrale della città di Mantova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Fiumicino. — Il *Popolo Romano* dice ch'è stato redatto, tra la Società anonima della ferrovia Ponte Galera-Fiumicino ed il Ministro dei lavori pubblici, lo schema di Convenzione pel riscatto.

Per la cessione di tutte le proprietà della Società, terreni, bagni, ferrovia, ecc., il prezzo del riscatto fu stabilito in L. 1,500,000.

Il pagamento di tale somma alla Società, dopo approvata la Convenzione, non sarà fatto dal Governo, ma dovrà assumerlo la nuova Società, che assumerà l'esercizio della rete Mediterranea delle Ferrovie italiane.

Ferrovia Parma-Spezia -- Si ha da Parma, 18: Ieri mattina, alle 9, una eletta comitiva partiva da questa Stazione sui vagoni della ferrovia dell'Alta Italia, percorrendo la nuova linea ferroviaria, non ancora aperta all'esercizio, fino a Fornovo, ove giunta, trovò tutto il personale di quella sezione.

La Stazione era parata a festa con bandiere, festoni e fiori.

Dopo un banchetto, il treno a grande velocità fece ritorno a Parma.

Funicolare a Recoaro. — Leggiamo nella *Provincia di Vicenza*:

L'ingegnere Alessandro Ferretti di Bologna sta attivando l'impianto d'una sua tramvia funicolare a Recoaro.

Lo scopo che lo indusse a quell'impresa, non fu la speculazione, ma quello di far conoscere il suo sistema alle persone d'ogni paese, che si trovano a Recoaro per ragione di cura.

La funicolare percorrerà la via carrozzabile, che unisce il paese alle RR. Fonti. Il motore è una locomotiva, che verrà collocata a metà circa della strada in un fondo presso la seconda risvolta.

Una fune metallica venne stesa lungo la strada, avvolgendosi nelle risvolte intorno a carrucole fisse, opportunamente disposte.

Il servizio sarà fatto mediante due carrozze da 30 persone l'una, ed il sistema è così congegnato che, mentre l'una sale, l'altra discende, equilibrandosi reciprocamente. Le carrozze corrono sulla strada senza rotaie.

Opportuni freni sono disposti nelle carrozze al fine di conseguire l'immediato arrestarsi delle stesse per il caso si avesse a spezzare la fune, la quale, del resto, è stata esperimentata con uno sforzo di trazione più che decuplo di quello a cui viene destinata.

Del sistema Ferretti si tennero in questi giorni a Bologna pubblici esperimenti sul monte S. Luca.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione* del 22:

Sappiamo che la solerte Impresa dei *Tramways di Firenze* ha da qualche tempo attivato sulla linea Firenze-San Donnino a Brozzi i treni economici per gli operaj, che nelle prime ore della mattina debbono recarsi a Firenze.

Noi propugnammo, or non è molto, l'istituzione di siffatti treni, ed ora ci congratuliamo con la benemerita Direzione per aver saputo trovare il modo di appagare i giusti desiderii della numerosa classe degli operaj.

La tariffa dei prezzi, che viene applicata pei treni economici, è inferiore di oltre il 30 0[0 a quella applicata sui treni ordinarii.

La popolazione di Peretola, Petriolo, Brozzi e San Donnino ha accolto con vera soddisfazione l'impianto dei treni per gli operaj, che già funzionano egregiamente.

Ferrovie di Torino. — Nella seduta del 22 corr. al Consiglio comunale di Torino, vennero in discussione le seguenti proposte della Giunta:

« 1° Il Consiglio comunale, pronto ad assumere la parte che fosse per competere alla città di Torino nel maggior concorso di un decimo delle quote fissate dagli articoli 4, 5 e 11 della legge 29 luglio 1879, da offrirsi a tenore dell'art. 15 della stessa legge per la più pronta e sollecita costruzione della linea *Cuneo-Ventimiglia*, si rivolge al Governo onde vengano senza ritardo proposti i necessarii provvedimenti, incominciando dal traforo del Colle di Tenda

« 2° Il Consiglio comunale appoggia e conferma i voti già espressi, affinchè il Governo del Re si ponga d'accordo colla Francia per concertare l'allacciamento delle reti tra *Oulx e Briançon* ed ottenere la costruzione della linea diretta *Nizza-Tenda* per Sospello.

« 3° Il Consiglio comunale approva e conferma l'or-

dine del giorno votato dal Consiglio provinciale, affinchè dagli studii comparativi dei tracciati, che colla massima sollecitudine devono compiersi, risulti chiaramente quale linea sia da preferirsi per avvicinare *Torino al Gottardo*.

« 4° Il Consiglio comunale si rivolge al Governo del Re, affinchè siano finalmente presi efficaci provvedimenti per rendere utile la *ferrovia di Savona*. Insta in particolar modo perchè le opere necessarie siano intraprese al viadotto del Lupo, al ponte di Millesimo, nelle terre mobili di Bra, e sia fatto un terzo binario tra Torino e Trofarello, di tal guisa che, aprendosi il tronco Carmagnola-Bra, la linea Torino-Savona sia in grado di rendere i servizii invano sinora aspettati ».

Dopo lunga ed animata discussione, le suddette proposte vennero approvate a grande maggioranza.

Tramvia Torino-Leynì. — Finalmente domenica, dopo molte difficoltà superate, si è potuto inaugurare solennemente anche la tramvia Torino-Leynì (kilom. 13), che forma il primo tronco della diramazione, che dovrà unire la città di Torino con Castellamonte e fors'anche con Cuorgnè e Pont, se non verrà meno, come è a sperarsi, l'opera coraggiosa e costante di coloro che ne premessero ed incoraggiarono l'impresa, fra i quali vanno notati il prefetto di Torino comm. Casalis, il sindaco conte Di Sambuy ed il cav. Vincenzo Bonis sindaco di Leynì.

Ad essi in ispecial modo, non che al concessionario ing. Perincioli, al direttore dei lavori ing. Masoero ed ai solerti costruttori fratelli Ramella è dovuto se domenica si potè festeggiare il compimento di un'opera utile per Torino. e che per Leynì costituisce un vero benefizio.

La partenza del treno inaugurale ebbe luogo alle ore 11 e 1[4 ant. da piazza Milano.

La macchina della fabbrica Krauss, intitolata *Provana*, ed i cinque eleganti carrozzoni della fabbrica Locati erano tutti imbandierati; tutte le vetture erano stipate di invitati.

In poco meno di un'ora, si giunse a Leynì, salutati dalla banda musicale dell'Associazione degli operaj, dal sindaco cav. Bonis, dalla Giunta e dal parroco locale, che lesse un applaudito discorso prima di procedere alla benedizione della macchina.

Tutta la cittadinanza di Leynì assisteva ed applaudiva all'arrivo; e sotto elegante padiglione, si procedette poi alla firma del verbale di inaugurazione.

Quindi aveva luogo il banchetto, al quale presero parte oltre 250 convitati; e non mancarono discorsi e brindisi d'occasione, tra cui quelli del sindaco cav. Bonis, del prefetto Casalis e del sindaco conte Di Sambuy, tutti applauditissimi.

Alle ore 7 pomeridiane si faceva lietamente ritorno a Torino.

Tramways di Genova. — La *Società del Tramway Genovese* ha rilevato il materiale della Società Ligure di trasporti, per cui attualmente il servizio, sia dei carrozzoni che dei tramways è unico, e vogliamo credere tornerà maggiormente a vantaggio del pubblico.

Lo scioglimento della Società Ligure venne deliberato nell'assemblea generale degli azionisti tenuta il 3 corrente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Il 23 corrente, il Comitato direttivo del Consiglio d'amministrazione della Società di navigazione e ferrovie del lago di Lugano ha deliberato i lavori di sottostruttura della ferrovia economica Menaggio-Porlezza, alla ditta Conti e Massari, che offerse migliori condizioni fra i 6 concorrenti.

I lavori dovranno essere immediatamente incominciati e condotti in modo che la linea possa essere aperta col 1° aprile 1884.

— Togliamo dal *Dovere* di Locarno:

Jeri (20 corr.) aveva luogo, nella sala comunale di questa città, la indetta riunione allo scopo di promuovere la nuova linea Locarno-Santhià, di tanto interesse commerciale.

L'assemblea, numerosa di un centinaio di rappresentanti e cittadini delle località interessate, in seguito ad ampia discussione, adottava all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« La riunione, considerando che la linea Santhià-Locarno, quale viene reclamata dal Comitato verbanese, soddisfa agli interessi del locarnese e paesi limitrofi, dichiara di appoggiarla vivamente, ed incarica il Municipio di Locarno di procedere alla nomina di un Comitato, che studii la quistione, sia dal lato tecnico ed economico, che dal lato legale, autorizzandolo a fare in genere tutti i passi necessarii perchè il raccordamento di Torino al Gottardo avvenga secondo il tracciato presentato dal già esistente Comitato verbanese ».

Ferrovie francesi. — La firma della Convenzione colla Compagnia d'Orléans si può ritenere prossima. Le clausole sono già definitivamente stabilite.

La Compagnia viene caricata di 2,300 chilom. di linee nuove; nelle quali entra un certo numero di ferrovie staccate dalla rete attuale dello Stato e permutate con altre appartenenti alla Orléans. Questo scambio ha per iscopo di meglio unificare le due reti di cui si tratta.

La Compagnia s'impegna a fornire, mediante emissione di Obbligazioni, il capitale totale per la costruzione delle nuove linee concesse. Essa si assume le spese di soprastruttura e la fornitura del materiale mobile, il che corrisponde ad un contributo totale di circa 50,000 fr. per kil.

Inoltre la Compagnia s'impegna a rimborsare, con anticipazione allo Stato in interesse e capitale, gli acconti ricevuti a titolo di garanzia d'interessi e che superano i 200 milioni.

A pagamento di questo debito, essa eseguirà dei lavori, il cui costo andrà in deduzione delle spese che dovrebbero, in massima, aggravare lo Stato. I bilanci successivi ordinarii saranno, per questo titolo, sensibilmente alleviati.

La Compagnia accresce la parte a cui poteva pretendere lo Stato ne' suoi beneficii: questa parte è portata dal 50 al 66 p. 0[0.

La rendita garantita è fissata in 56 fr. per Azione, rendita eguale a quella che gli azionisti riscuotevano già da lungo tempo.

Sino al compimento delle nuove concessioni, le deficenze di queste linee potranno essere imputate in conto della costruzione.

Lo Stato conserva intatto il suo diritto al riscatto.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio col 10 luglio prossimo la sezione della linea da Gap a Briançon, compresa fra Gap e Mont-Dauphin, della lunghezza ci m. 54,867.48.

Tunnel sotto la Manica — La *Société des ingenieurs civils de France* tenne il 1° corr. una seduta, in cui il presidente annunciò il ricevimento d'una memoria dell'illustre prof. Colladon di Ginevra, uno dei membri fondatori del Comitato francese pel tunnel della Manica, memoria relativa alla storia ed ai lavori di questo tunnel.

Il socio sig. Douan diede lettura della memoria, che sarà inserita per intero nel prossimo *Bollettino* della Società. Il sig. Douan ricordò la competenza del prof. Colladon nella questione dell'impiego dell'aria compressa, avendo egli fatto adottare il suo sistema al Moncenisio ed al San Gottardo, ed essendosene di nuovo occupato pel tunnel sotto la Manica.

Si trovano nella memoria del Colladon parecchi documenti, utili ad essere consultati. Egli descrive pure la macchina escavatrice del colonnello Beaumont e quella stabilita dal sig. Brunton.

Nella sua conclusione, alla quale di buon grado aderiamo, egli così si esprime:

« È possibile ammettere che, dopo ott'anni di approvazione e d'incoraggiamento accordati per l'esecuzione di un tunnel internazionale, ed allorchè legittime speranze furono destate dall'esito di lavori tanto considerevoli e colla spesa di parecchi milioni, un Governo possa porre

improvvisamente il suo *veto*, senza che alcun avvenimento materiale sia intervenuto per fornire un motivo qualunque a tale diniego? »

— Si ha poi da Londra che il Comitato parlamentare d'inchiesta sul tunnel compì i suoi lavori, e fra 15 giorni presenterà il suo rapporto. I membri della Commissione non sono affatto unanimi nelle loro opinioni. Tuttavia tutto fa credere che il risultato sarà favorevole all' impresa. L' interesse commerciale trionferà delle difficoltà politiche sollevate dalla minoranza, sebbene assai influente.

Ferrovia dell' Arlberg. — L'apertura di questa ferrovia è prossima. Il 15 e 16 corr. ebbe luogo l'ispezione tecnico-politica del tronco Innspruck-Landeck, in seguito alla quale l'apertura del tronco stesso al pubblico movimento potrà seguire già al 29 di questo mese.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Telegrafano da Belgrado, 21 corr., che il Governo austro-ungarico incaricò l'ing. Pressel di studiare un tracciato che, possa ottenere l'accordo dell'Austria e della Porta sul punto ove la linea di Vranja dovrà unirsi a quella di Salonicco.

Ferrovie di Malta. — Da Malta, 5, scrivono alla *Perseveranza*:

Anche Malta ha ora la sua ferrovia, benchè a sezione ridotta e sistema economico, che mette in comunicazione la Villetta con Città Vecchia nel centro dell'isola, mediante sei treni di andata e altrettanti di ritorno. È posta la Stazione in città a fianco del nuovo grandioso teatro, e di là per molte scale si scende al luogo da dove parte il treno, che sottopassa, per un lungo tunnel, a tutte le fortificazioni; e riescito poi all'aperta campagna, rilega sei villaggi intermedii, ricchi di popolazione, fra cui notevole S. Antonio per la magnifica villa e giardino del Governatore.

Ferrovie dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres, 16 maggio:

Venne or ora pubblicata l'interessante relazione del Ministro dell'interno, l'egregio dott. Irigoyen, sul suo viaggio d'ispezione ai lavori della gran linea ferroviaria Central-Nord. Da tale relazione risulta che i lavori di quella grandiosa linea procedono con somma alacrità, e che tutte le difficoltà che presentava il terreno vengono felicemente superate. La linea da Cordoba a Tucuman funziona già regolarmente e con soddisfazione grandissima di quelle popolazioni.

Notizie Diverse

Cassa di soccorso per opere pubbliche in Sicilia. — La *Gazzetta Ufficiale* del 6 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 maggio p. p., controfirmato dai ministri Genala, Magliani, Berti e Giannuzzi-Savelli, con cui è sanzionata e promulgata la seguente legge approvata dal Parlamento:

« *Art.* 1. La Cassa di soccorso per le opere pubbliche in Sicilia è ricostituita come Ente morale autonomo con fondi propri, per fare prestiti ai Comuni dell'isola al saggio del 3 per cento, da restituirsi a quote annue eguali d'ammortamento in un termine non eccedente i venti anni.

« Il prodotto degli interessi va in accrescimento dei fondi della Cassa.

« *Art.* 2. La Cassa è affidata al Banco di Sicilia il quale ne terrà scritture e conti separati e adempirà gratuitamente al servizio di essa.

« *Art.* 3. È istituito per la Cassa di soccorso un Consiglio d'amministrazione, composto d' un delegato per ciascuna provincia dell'isola, nominato dal rispettivo Consiglio provinciale, d'un consigliere elettivo del Banco di Sicilia, nominato dal Consiglio generale di detto Istituto, e di un delegato del Governo, che ne avrà la presidenza.

« I componenti del Consiglio durano in carica cinque anni, e sono rieleggibili.

« L'ufficio di consigliere è gratuito.

« *Art.* 4. Il Consiglio delibera:

Sul bilancio delle somme annualmente disponibili per nuovi prestiti;

Sulle domande di prestiti;

Sull'impiego dei fondi, che temporaneamente superassero i bisogni dei prestiti;

Sul rendimento dei conti.

« L' impiego dei fondi esuberanti dev' essere fatto in Buoni del Tesoro.

« *Art.* 5. I prestiti dovranno servire per l'esecuzione di opere d'incontestabile utilità pubblica, e principalmente per la costruzione e sistemazione di strade, con preferenza per quelle comunali obbligatorie; ed il loro ammortamento dovrà aver luogo con delegazione sugli esattori delle imposte dirette, a norma dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779 (serie 2ª), concernente i mutui che si fanno dalla Cassa dei depositi e prestiti.

« Il debito di ciascun Comune verso la Cassa non potrà mai eccedere le L. 500,000.

« *Art.* 6. Le domande di prestiti saranno prodotte dai Comuni all'Amministrazione della Cassa per mezzo delle rispettive Prefetture.

« Quando riguardino prestiti per la costruzione di strade comunali obbligatorie, la Prefettura trasmetterà le istanze al Ministero dei lavori pubblici, che le comunicherà all'Amministrazione della Cassa con quegli apprezzamenti che stimerà opportuni.

« Per le strade comunali obbligatorie, a cui provvedesi d'Ufficio, le domande di prestiti potranno esser fatte dal Prefetto per conto del Comune.

« *Art.* 7. Le deliberazioni sulle domande di prestiti dovranno, entro otto giorni, essere partecipate al Comune interessato per mezzo della Deputazione provinciale, e saranno eseguibili dopo due mesi dalla loro data.

« È ammesso il ricorso nel termine di un mese, contro le dette deliberazioni, al Ministro dei lavori pubblici, il quale decide, udito il parere del Consiglio di Stato.

« *Art.* 8. Con speciale regolamento da approvarsi per Decreto Reale, a proposta dei Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, sarà provveduto all'esecuzione della presente legge, e saranno stabilite le norme relative alla liquidazione del patrimonio della Cassa, alla riscossione degli arretrati, ed alla proporzionale ripartizione dei fondi a ciascuna provincia.

Premii per opere di prosciugamento ed irrigazione. — Leggesi nella *Gazz. Uff.* del 21 corr.:

Con R. Decreto 19 giugno 1879, il Ministero dell'agricoltura bandiva un concorso a premii per opere di prosciugamento, di irrigazione e di colmate. Sette erano i premii che si dovevano aggiudicare: due, di lire 4000 l'uno e medaglie d'oro; due, di L. 3000 l'uno e medaglie d'argento: e tre, di L. 2500 e medaglie di bronzo, od un oggetto d'arte del valore corrispondente. Questo concorso chiudevasi nel marzo dello scorso anno; 38 furono i concorrenti, e di questi, 30 vennero ammessi al concorso. Appositi Comitati provinciali, e più tardi una Commissione eletta nel seno del Consiglio di agricoltura, esaminarono le opere fatte nelle diverse regioni d'Italia dai concorrenti; e questo Consiglio, che era chiamato ad aggiudicare i premii, nella tornata del 17 corrente, proponeva non solo che si assegnassero i sette premii promessi, ma, considerando i meriti segnalati di molti altri concorrenti, pregava il Ministero di agricoltura ad assegnare ai medesimi altre medaglie.

Le proposte della Commissione furono accolte dal Consiglio e dal Ministro, e nel prospetto seguente veggonsi indicati i nomi dei concorrenti premiati ed i premi che a cadauno si assegnarono:

1. L. 4000, con medaglia d'oro, al Consorzio di Cigliano, Borgo d'Ale, Moncrivello e Villareggia (provincie di Novara e Torino).

2 Id. al Consorzio di Croce di Piave (prov. di Venezia).

3. Id. 3800, con medaglia d' argento, al conte Luigi Salvadori (prov. di Ascoli-Piceno).

4. Id. al conte Alberto d'Altemps (prov. di Ravenna).

5. Id, 2500, con medaglia di bronzo, al cav. Ercole Bartoli-Cinardi (prov. di Caltanissetta).

6. Id. al Consorzio dei Comuni di Castelnuovo e Pievefosciana (prov. di Massa e Carrara).
7. Id. al Comune di Ricigliano (prov. di Salerno).
8. Medaglia d'oro all'ing. Carlo Davies (prov. di Cagliari).
9. Id. a Beltrando Zaccaria Beltrame (prov. di Venezia).
10. Id. al conte Ottaviano di Collalto (prov. di Treviso).
11. Medaglia d'argento al Consorzio del Fontanile nuovo di Castiglione delle Stiviere (prov. di Mantova).
12. Id. al Comune di Rogolo (prov. di Sondrio).
13. Id. al Comune di Burolo (prov. di Torino).
14. Medaglia di bronzo al Consorzio di Beinasco (prov. di Torino).
15. Id. all'Amministrazione dell' Ospedale di S. Croce in Mondovì (prov. di Cuneo).
16. Id. a Giovanni Remondini (prov. di Piacenza).
17. Id. al cav. Luigi Dallosta (prov. di Torino).

Concessioni di miniere. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio annuncia che con R. Decreto, in data 26 aprile scorso, ai signori Isacco, Alberto e Flaminio fratelli Modigliani di Emanuele, di Livorno, è stata concessa la miniera di calamina detta *Monte Zembla e Monte Arera*, posta nel Comune di Oltre il Colle, circondario e provincia di Bergamo.

Personale amministrativo delle Ferrovie dell' Alta Italia — Ecco l' *Avviso-programma* emanato, come annunciammo nel precedente numero, dal Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie:

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, allo scopo di avere una scorta di 300 candidati idonei ad *impieghi amministrativi*, da assumere in servizio di mano in mano che se ne verifichi il bisogno, ha stabilito di aprire un *pubblico concorso di esami*.

Le condizioni per l' ammissione a tale concorso sono le seguenti:

1° Essere regnicolo;

2° Avere, alla data dell' esame scritto, un' età non inferiore a 17 anni e non superiore a 30; fatta eccezione per gli ex-militari, pei quali il limite massimo di età è portato ad anni 33, purchè, se in congedo assoluto, questo non dati da oltre due anni;

3° Essere di sana costituzione fisica.

Gli aspiranti al presente concorso dovranno far pervenire, non più tardi del 16 luglio p. v., alla *Commissione degli esami presso la Direzione dell' Esercizio delle Strade Ferrate dell' Alta Italia (Palazzo ex-Litta, Corso Magenta, N. 24, Milano)*, un' istanza, su carta da bollo da cent. 50, corredata dai seguenti documenti:

a) Estratto dell' atto di nascita, autenticato dall' Autorità municipale o dalla Curia vescovile;

b) Fedina criminale, di data non anteriore al 1° aprile corrente anno, rilasciata dal Tribunale civile e correzionale della circoscrizione giudiziaria, sotto la quale trovasi il Comune in cui nacque l' aspirante, oppure dal Ministero di grazia e giustizia, se nato all' estero e naturalizzato cittadino italiano.

Per gli ex-militari, oltre i suindicati documenti, si richiede:

c) Congedo illimitato od assoluto, il primo accompagnato dall' estratto matricolare Mod. 10, ed il secondo dal certificato militare di buona condotta.

Per coloro poi, che fossero stati rimandati o riformati dal servizio militare, si richiede invece:

d) Certificato dell' esito di leva, o congedo di riforma, corredato quest' ultimo dal certificato militare di buona condotta.

Coloro che risulteranno fra i 300 idonei da prenotarsi, dovranno, all' atto della chiamata in servizio, produrre tutti quegli altri documenti di cui verranno richiesti. L' Amministrazione ne farà eseguire una *rigorosissima* revisione, ed ove da questa risultasse a carico del candidato qualche circostanza, per la quale egli non potesse essere ammesso nel personale ferroviario, l' esito dei suoi esami sarà ritenuto come nullo.

L' annullamento dell' esito degli esami non darà alcun diritto a reclamo per le spese sostenute.

L' istanza dovrà essere scritta tutta di pugno del ricorrente, il quale dovrà inoltre, dopo la firma, indicare chiaramente il proprio domicilio per rendere possibili le comunicazioni, che si avranno a fargli. L' aspirante dovrà pure specificare nell' istanza il numero e la qualità dei documenti prodotti, nonchè gli studii percorsi e gli impieghi eventualmente già coperti, colle date della rispettiva durata.

Le istanze e i documenti, che pervenissero in piego non affrancato od insufficientemente affrancato, saranno respinti all'Ufficio postale.

I concorrenti riconosciuti ammissibili agli esami saranno chiamati, non prima del 25 luglio p. v., in giorno e località da stabilirsi e che verranno fatti conoscere con lettera a ciascuno di loro.

Gli esami saranno *scritti* ed *orali*.

All' esame orale saranno ammessi solo quegli aspiranti, che avranno riportata l' idoneità nell' esame scritto. Il giorno dell' esame orale verrà loro fatto conoscere con apposita comunicazione.

L' esame orale si farà precedere da una rigorosa visita medica, per parte d' un Ispettore sanitario dell' Amministrazione; ma i candidati risultati idonei potranno essere sottoposti ad una seconda visita al momento dell' assunzione in servizio.

Il giudizio dell' Ispettore sanitario è da ritenersi inappellabile.

Agli aspiranti, che in seguito al risultato degli esami e della visita medica verranno classificati fra i 300 da prenotarsi, sarà rilasciato un certificato di idoneità.

Quando l' idoneo, invitato ad entrare in servizio, non corrisponda all' invito entro il termine prefissogli, sarà considerato come rinunciatario.

L' assunzione degli idonei si farà *in via di esperimento*, e durante il periodo di prova, sarà loro corrisposta una retribuzione giornaliera di L. 3.

Si avvertono i concorrenti, che il primo viaggio, che avessero eventualmente da fare per recarsi alla sede fissata per l' esame scritto, rimarrà completamente a loro carico; pel secondo viaggio invece, che ai soli idonei nell' esame scritto occorresse compiere per recarsi dalla propria residenza alla località fissata per l'esame orale, sarà loro concesso un biglietto d' andata e ritorno gratuito, pel percorso cadente sulle linee di questa Amministrazione.

Gli esami verteranno sulle seguenti materie:

Per l' esame in iscritto:

a) *Composizione in lingua italiana* su tema che serva a far conoscere il grado di coltura e di capacità del candidato;

b) *Quesito d'aritmetica.* — Prime quattro operazioni con numeri interi e con frazioni ordinarie e decimali. — Proporzioni. — Regola del tre semplice e composta. — Regole di interesse e di sconto. — Conti scalari. — Radice quadrata;

c) *Quesito di geometria elementare e solida.* — Nomenclatura e calcolazione pratica delle superficie e dei volumi;

d) *Saggio di calligrafia*;

e) *Traduzione facoltativa* dall' italiano al francese, tedesco od inglese.

Per l' esame orale.

Interrogazioni sull' *aritmetica* e *geometria* entro i limiti di cui alle lettere *b*) e *c*) — e sul *sistema metrico decimale*.

Nozioni sulla *geografia fisica, commerciale e politica dell' Europa in generale e dell' Italia in particolare.*

Milano, 16 giugno 1883.

N.B. — Si prevengono gli aspiranti, che tutte le domande per impiego antecedentemente prodotte a qualsiasi Ufficio dell' Amministrazione, saranno considerate nulle e come perente.

Gli aspiranti stessi dovranno provvedere al ricupero dei documenti, allegati a quelle istanze, che per avventura non fossero già stati loro restituiti.

Decesso. — Il 15 corrente, a Darlington in Inghilterra, morì il primo fattorino ferroviario del mondo, certo John Barnett.

Egli aveva accompagnato Giorgio Stephenson nella prima corsa di prova colla vecchia locomotiva « N. 1. »

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii vennero segnati nella scorsa settimana ai seguenti prezzi: le Azioni Ferrovie Meridionali a 474 e 476; le Obbligazioni a 271.75; i Buoni a 543; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 287; la seconda emissione a 284.50; le Sarde, serie A, a 271.50; la serie B a 275; le nuove a 269.25; le Pontebbane a 446; le Centrali Toscane a 468; le Gottardo a 608; le Meridionali Austriache a 297; le Azioni Ferrovie Romane a 135.

A Parigi le Azioni Lombarde si tennero a 335; le Obbligazioni relative a 299.75; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 292; le Azioni Ferrovie Romane a 135.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono invitati a versare il 7° ed 8° decimo, in totale L. 50, per ciascuna Azione, nei giorni 9 e 10 luglio p. v., presso la Cassa sociale in Milano e presso la ditta Weill-Schott e C.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola — Dal 1° luglio p. v., si pagheranno agli azionisti L. 10.50 per Azione, cioè L. 7.50 interesse 6 p. 0[0 dell'esercizio in corso, e L. 3 dividendo dell'esercizio 1882: in Roma, Firenze, Genova e Torino, presso la Società generale di Credito Mobiliare italiano; in Milano, Venezia e Parigi, presso le Banche autorizzate.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti la cedola n. 20 (interesse 1° semestre 1883) sulle rispettive Azioni in L. 6.25: a Roma presso la sede sociale, e presso le altre Banche e Case autorizzate.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano — Dal 2 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il saldo del dividendo 1882 in L. 25 per Azione, verso presentazione del vaglia N. 3: in Savigliano alla sede sociale, ed in Torino alla Banca popolare.

Cartiera italiana — Dal 2 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo 1882, corrispondente alla cedola N. 16, in L. 7 per Azione: in Torino, sede sociale (via Arsenale, 6).

Banca Tiberina — Dal 2 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo 1882 in L. 3.75 per Azione, colla presentazione della cedola n. 12: in Torino, presso la sede sociale (via S.a Teresa, 11); in Roma e Genova, presso le Banche autorizzate.

Banca generale — Dal 2 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il cupone n. 4 sulle rispettive Azioni (1° semestre interessi 5 0[0): in Roma, presso la sede della Banca; in Milano, Genova, Firenze e Trieste, presso le Banche autorizzate.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 2 luglia p. v., presso la sede della Società in Padova (via Eremitani, n. 3308), si pagheranno L. 12 per ogni Azione liberata del 5° decimo, cioè L. 8.25 per saldo dividendo 1882, e L. 3.75 per interessi 1.o semestre 1883.

Banco di sconto e di sete in Torino — Dal 2 luglio p. v. si paga agli azionisti il dividendo 1882 in L. 12 per Azione, verso presentazione della cedola n. 22: in Torino, presso la Cassa sociale; in Genova e Roma, dalle Banche autorizzate.

Società italiana per condotte d'acqua. — Dal 5 luglio p. v. si pagheranno gl'interessi 1.o semestre 1883 in L. 6.25 per Azione: in Roma, presso la sede sociale; in Torino, presso la Banca Geisser; in Parigi e Lione, presso il Crédit Lyonnais.

Società anonima della Ferrovia Mantova-Modena — Dal 5 luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 10, verso consegna del vaglia n. 3: in Torino, presso la Cassa sociale (piazza S. Carlo, 2).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 2 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Napoli e Catanzaro, si terrà una 2a asta (deserta la 1a), per l'appalto della costruzione di un nuovo porto nel seno settentrionale della marina di Cotrone, per il presunto importo di L. 2,656,000. Lavori da eseguire entro 7 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 130,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Corleto Perticara, (prov. di Potenza) si terrà una 2a asta (deserta la 1a) per l'appalto della costruzione del condotto d'acqua potabile del Fonte pubblico, della lunghezza di m. 3,777, per la presunta somma di lire 41,036.23. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 69,000 di ottone in lamiera mezzana, per l'importo complessivo di L. 151,800. Consegna entro 85 giorni. Deposito cauzionale L. 15,200 in contanti o rendita D. P. I *fatali* sono fissati a 5 giorni dopo quello del deliberamento.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 116,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di lire 255,200. Consegna e *fatali* come sopra. Deposito cauzionale L. 25,000 come sopra.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Albano a Marsiconuovo, compreso fra la testata destra del ponte sul Basento ed il pozzo di Rocco Padula al di là di Trivigno, della lunghezza di m. 10,161, in diminuzione dell'importo di L. 153,840.53, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la riduzione di parte dei locali dell'ex-Convento dei Gesuiti, posti ad ovest della chiesa del Gesù Nuovo in Napoli, in diminuzione dell'importo di L. 71,740.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 83,090 di ferro in filo, verghe e catenella, per il complessivo importo di L. 47,138. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4,800 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà una 2a asta (deserta la 1a) per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale, compreso fra l'abitato di Borgo San Pietro ed il fosso di Offeio, della lunghezza di m. 6,635.21, per la presunta somma di L. 289,270.26. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costurzione di marciapiedi e sistemazione esterna nei fabbricati militari di S. Venceslao e S. Marcellino e nelle casermette di S. Antonio e S. Teobaldo in Torino, in diminuzione dell'importo di L. 16,380.55, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,900 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di n. 5,500 aste per casse di fucili (mod. 1870) e 5,500 simili per moschetti da truppe speciali, per l'importo complessivo di L. 27,500. Consegna entro 110 giorni in 3 rate: la prima di 2000 aste da fucili e 2000 da moschetti entro 50 giorni, e le altre due di 1750 per sorte di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 2,800 come sopra.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Monte Sant'Angelo (prov. di Foggia), si terrà un' asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero della città e della strada di accesso, per il presunto importo di L. 94,864.92. Deposito interinale L. 2,800 in numerario o rendita D. P. I *fatali* scaderanno a mezzodì del 29 detto mese.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ascoli Piceno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale per Bosco Martese da Teramo alla provinciale Aquila-Ascoli, compreso fra la Sella San Paolo e l'innesto della detta provinciale sotto il Paggese, della lunghezza di m. 11.812.22, per la presunta somma di L. 361,470. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra. I *fatali* sono fissati a 15 giorni dopo il deliberamento.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione dei lavori della R. Marina in Taranto, si terrà un' asta per l'appalto delle escavazioni subacquee comuni ed a vapore per la formazione di un canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto, per il presunto importo di L. 1,570,000. Lavori da eseguire entro 40 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 157,000 in contanti o rendita D. P. I *fatali*, scaderanno a mezzodì del 17 detto mese.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale dalla Stazione ferroviaria da Casalbordino a Guilmi, compreso fra Casalanguida e Guilmi, della lunghezza di m. 17,762.15, per la presunta somma di L. 438,350. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P. I *fatali* scaderanno dopo 15 giorni da quello del deliberamento.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare si terrà un' asta per l'appalto della costruzione di un tronco della strada militare rotabile da Meana al Colle delle Finestre, dipartentesi dalla strada comunale di Meana presso Grangia sino sopra Planpetit, per il presunto importo di L. 300,000. Lavori da eseguire entro 130 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 30,000 in contanti o rendita D. P. I *fatali* scaderanno al mezzodì del 25 detto mese.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del Corso Lungo Po, per il presunto importo di L. 33,000. Lavori da eseguire entro novembre p. v. Deposito interinale L. 6,500 come sopra. Le altre condizioni d'asta sono visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori pel Mercato del bestiame ed accessorii, per la complessiva somma di L. 66,155.03. Lavori da eseguire entro 25 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione dei lavori per la R. Marina in Taranto, si terrà un' asta per l'appalto degli scavi, trasporti e demolizioni in asciutto per la formazione di un canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto, per il presunto importo di L. 650,000. Lavori da eseguire entro mesi 21 dalla consegna. Deposito cauzionale L. 65.000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un' asta per l'appalto della sistemazione del tratto del Corso Vittorio Emanuele II, compreso tra la via Saluzzo ed il circolo del Ponte in ferro, per il presunto importo di lire 38,000. Lavori da eseguire entro novembre p. v. Deposito interinale L. 7,600 come sopra. Le altre condizioni d'asta visibili al civico Ufficio d'arte.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETA' GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

FIRENZE – GENOVA – ROMA – TORINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale Lire 50,000,000 — Versato Lire 40,000,000

Il Consiglio d'Amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli Statuti sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400, l'interesse del 1° semestre 1883 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N 38, a cominciare dal 5 luglio prossimo.

In **Firenze**
» **Torino**
» **Roma**
» **Genova**
presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

» idem » la Cassa Generale.
» idem » la Cassa di Sconto.
» **Milano** » la Banca di Credito Italiano.
» **Parigi** » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione, sarà fatto, fino a nuovo avviso, in franchi alla pari.

Firenze. 23 *giugno* 1883.

Stabilimento di Segherie a Vapore, negozio e depositi in **legnami** di ogni qualità e spessore. **Produzione speciale a misura obbligata per imprese tr.** – Specialità in fabbricazione di **pavimenti e vanvellati, tettoie e oggetti** di legno per **ferrovie e tramways.**

Prezzi e ragguagli a richiesta.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Torino, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*
Un volume in-8° di pagine **240**, al prezzo di L. 2.50.

DA VENDERE O D'AFFITTARE
PER
Conceria, Lanificio, ecc.

Vasti Fabbricati con terreni attigui in gran parte cinti da muro, della superficie di circa 20 ettari, con forza motrice di 15 a 20 cavalli, che potrebbe portarsi anche a 50, alla distanza di 18 chilometri da Torino ed a breve distanza dalla ferrovia.

Lo Stabilimento è munito di macchine ed utensili — Recapito all'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13, Torino.

Società Generale Immobiliare
di Lavori di Utilità Pubblica ed Agricola

Il Consiglio d'Amministrazione previene i signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. saranno loro pagate presso i sottonotati Istituti, verso ritiro della Cedola N. 4, L. **10.50**, comprendenti:

L. 7 50 d'interesse semestrale sull'esercizio in corso in ragione del 6 0[0 all'anno;

» 3.— di dividendo per l'esercizio 1882 da pagarsi in contanti, mentre le altre L. 3 vennero inscritte in un conto speciale a favore dei futuri decimi sulle Azioni, come prescrive l'art. 53 degli Statuti e come da relazione approvata dall'Assemblea generale nella sua tornata del 24 febbraio 1883.

Il pagamento si farà:

Roma, **Firenze**, **Torino**, **Genova** — presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano presso la Ditta Giulio Belinzaghi.
Venezia presso la Banca Veneta di Depositi e Conti correnti.
Parigi presso la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Roma, 20 *giugno* 1883.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

PREMIATA
con 14 Medaglie alle principali Esposizioni Nazionali ed Estere

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull'Oglio, Vittorio e Narni presso Roma

SOCIETA' ANONIMA
AVENTE SEDE
IN BERGAMO

CAPITALE SOCIALE
L. 2,500,000
con L. 1,500,000
di versato

PROSPETTO DEL CONSUMO.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516.000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000
		1882	655,000

Marca di

Fabbrica

PREZZI DI VENDITA.

Cemento lenta presa	L. 1.80	al quint.	Staz.	Bergamo
» rapida »	» 3.00	»	»	»
» » q. s.	» 4.00	»	»	»
Calce idr. di Palazzolo	» 2.50	»	»	Palazzolo
Cemento Portland .	» 5.00	»	»	»
» » q. s.	» 7.00	»	»	»
Calce di Vittorio . .	» 1.25	»	»	Vittorio
Cemento » . .	» 3.10	»	»	»
Calce dolce di Narni	» 2.20	»	»	Narni

Ribassi per grandi forniture.

Rivolgersi alla Direzione della Società in BERGAMO od agli Incaricati locali ove sono stabiliti.

Avviso importante.

Alcuni fabbricanti di qui per accreditare i loro prodotti li spediscono entro sacchi coll'iscrizione Società Italiana *e qualificano anche taluno di essi, sotto il nome di* Calce Idraulica di Palazzolo od uso Palazzolo. — *Ad eliminare il pericolo che tanto le Direzioni dei lavori, quanto le Imprese, ed in genere i consumatori di materiali idraulici, abbiano a rimanere ingannati da tali indicazioni, questa Società si fa dovere di ricordare che i prodotti di sua fabbricazione, vengono spediti in sacchi aventi al legaccio un timbro in piombo, colla marca di fabbrica approvata dal Governo e debitamente depositata per gli effetti di Legge, ovvero in barili con etichetta portante la Ditta Sociale e la marca stessa; senza i quali contrassegni i consumatori non possono essere garantiti di acquistare materiali provenienti dagli Stabilimenti della Società Italiana.*

Avvertesi inoltre che la Calce Idraulica di Palazzolo viene esclusivamente prodotta da questa Società.

Bergamo, Marzo 1883. *LA DIREZIONE.*

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Di conformità a quanto fu pubblicato coll' avviso 1.° maggio p. p., inserito nella *Gazzetta Ufficiale del Regno d' Italia* 4 successivo, n. 104, ed in seguito alla avvenuta sanzione del bilancio sociale dell' esercizio 1882 per parte del Regio Governo, si porta a pubblica notizia che, in esecuzione della deliberazione dell' assemblea generale degli azionisti del 30 aprile p. p., le azioni della Società restano liberate a decorrere dal 1.° luglio prossimo 1883 degli ultimi tre decimi di capitale, per modochè da detto giorno il capitale nominale di ciascuna in L. 500 rimane *interamente versato* a tutti gli effetti statutari.

A tale fine sono invitati i signori detentori di azioni a voler presentare, colla relativa distinta in duplicato, i loro titoli presso i banchieri e Stabilimenti qui sotto indicati, i quali sono incaricati di apporre sopra i titoli stessi l' annotazione dell' avvenuta liberazione.

In pari tempo si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1.° luglio prossimo predetto si pagheranno L. 10.50 per ogni azione a titolo di interessi del 6 per cento pel primo semestre 1883 contro il ritiro della cedala n. 30.

I pagamenti saranno eseguiti:

In *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Firenze*, idem idem
» *Torino*, idem idem
» *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d' Italia.
» *Milano*, idem idem
» *Venezia*, idem idem
» *Napoli*, idem idem
» *Palermo*, idem idem
» *Livorno*, idem idem
» *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
» *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
» *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
» *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
» *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento a Londra sarà fatto al cambio corrispondente di scellini 8 e pences 3 per ogni cedola di L. 10.50.

Roma, 12 giugno 1883.

Il Presidente del Consiglio d' amministrazione
D. BALDUINO.

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.
Id. *versato* . . . . . » 35,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di maggio 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria	324,437.60	325,384.55	»	946.95
Ancona	112,440. »	103,599. »	8,841. »	»
Aquila	79,308. »	83,492.80	»	4,184.80
Arezzo	71,163.10	73,553.70	»	2,390.60
Ascoli Piceno	51,566.10	58,830 60	»	7,264.50
Avellino	81,100.80	82.537.90	»	1,437.10
Bari	293,678.60	304,917.30	»	11,238.70
Belluno	37,068.60	31,998 60	5,070. »	»
Benevento	42,932.30	45,770.30	»	2,838. »
Bergamo	213,918.60	206,523.25	7,395.35	»
Bologna	299,444.45	320,780.60	»	21,336.15
Brescia	234,938.40	227,728.60	7,209.80	»
Cagliari	199,798.55	191,155.15	8,643.40	»
Campobasso	91,025.10	90,509.90	515.20	»
Caserta	294,658.40	279,473.10	15,185.30	»
Catanzaro	99,364 70	99,966.35	»	601.65
Chieti	95,802.50	90,234.50	5,568. »	»
Como	213,717.45	203,044.95	10,672.50	»
Cosenza	104,106.90	103,282.65	824.25	»
Cremona	170,199.10	155,563.55	14,635.55	»
Cuneo	242,710.80	246,850.50	»	4,139.70
Ferrara	211,862.80	195,892.40	15,970.40	»
Firenze	605,123.10	567,342.95	37,780.15	»
Foggia	178,865. »	168,427.70	10,437 30	»
Forlì	129,216.20	124,660.40	4,555.80	»
Genova	582,949.40	575,924. »	7,025.40	»
Grosseto	69,020.80	69,355.90	»	335.10
Lecce	266,741.80	258,891. »	7,850.80	»
Livorno	145,116. »	142,271.80	2,844.20	»
Lucca	174,705.45	171,462.15	3,243.30	»
Macerata	70,769.15	72,592.20	»	1,823.05
Mantova	200,099.50	187,922. »	12,177.50	»
MassaCarrara	78,942.50	83,700 50	»	4,758. »
Milano	804,194.10	777,943.20	26,250 90	»
Modena	165,153.30	163,637.90	1,515.40	»
Napoli	835,170.80	850,339.90	»	15,169.10
Novara	304,711.45	295,929.20	8,782.25	»
Padova	242,199.60	237,034.25	5,165.35	»
Parma	167,872.10	158,423.60	9,448.50	»
Pavia	241,792.25	247,958.15	»	6,165.90
Perugia	180,869.50	170,344.20	10,525.30	»
Pesaro e Urb.°	71,699.20	72,445.80	»	746.60
Piacenza	131,242. »	123,602.70	7,639.30	»
Pisa	231,071.40	213,790.10	17,281.30	»
Porto Mauriz.	82,161.80	93,502.80	»	11,341. »
Potenza	106,307.85	105,690.80	617.05	»
Ravenna	149,013 80	132,246.10	16,767.70	»
ReggioCalab.	99,322.30	102,172.90	»	2,850.60
Reggio Emil.	106,071.80	102,922.70	3,149.10	»
Roma	698,394.20	678,925.05	19,469.15	»
Rovigo	202,618.20	183,930. »	18,688.20	»
Salerno	197,555.70	185,283.55	12,267.15	»
Sassari	122,972.80	103,163. »	19,809.80	»
Siena	76,625.39	76,505. »	120.39	»
Sondrio	26,048. »	23,042.70	3,005.30	»
Teramo	59,092.10	60,262.20	»	1,170.10
Torino	619,089.90	592,337.70	26,752.20	»
Treviso	140,071.80	125,853.60	14,218.20	»
Udine	209,630.70	204,706.10	4,924.60	»
Venezia	344,500.95	321,070.55	23,430.40	»
Verona	245,666. »	237,942. »	7,724. »	»
Vicenza	148,977.70	127,699.80	21,277.90	»
Somme L.	13,076,888 44	12,712,351 40	465,274.64	100,737 60
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	100,737 60	
Resta l' aumento di mag.	. . . .	. . . .	364,537 04	
Prod. dal gen. al 30 aprile	48,245,826 29	47,328,348 59	917,477 70	
Totali gen. L.	61,322,714 73	60,040,699 99	1,282,014.74	

Per il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta	89,124.40	83,020.80	6,103.60	»
Catania	187,811.50	162,727.90	25,083.60	»
Girgenti	115,149.80	103,903. »	11,246.80	»
Messina	103,027.80	104,319.80	»	1,292. »
Palermo	213,411.40	204,059.70	9,351.70	»
Siracusa	101,535.85	92,717.90	8,817.95	»
Trapani	77,839.40	70,254.30	7,585.10	»
Somme L.	887,900.15	821,003.40	68,188.75	1,292. »
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	1,292. »	
Resta l' aumento di mag.	. . . .	. . . .	66,896.75	
Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile	3,324,505. »	3,140,605.85	183,899.15	
Totali gen. L.	4,212,405.15	3,961,609.25	250,795 90	

Roma, 13 giugno 1883.

Il Direttore della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Il Consigliere d' amministrazione
L. STROZZI-ALAMANNI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	25,500	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	5,000	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	130,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	266,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME da rifondere	»	20,000	»
ZINCO da rifondere	»	50,000	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	1,100	»
ASSI montati fuori uso da veicoli N. 50	»	33,000	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi fuori servizio	»	3,000	»
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	7,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 luglio 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 16 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Giugno 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA -- FIRENZE

CAPITALE: *Nominale L. 200,000,000 — Versato L. 190,000,000.*

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXVII di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXVI sorteggio*, avvenuto il 31 marzo scorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliàre Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, li 22 giugno 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Paston Dirett. propr. - responsabile

ANNO XVI — Mercoledì 4 Luglio 1883. — Num. 27

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

Preghiamo quei signori abbonati, la cui associazione al giornale è scaduta al 1.° corrente, di volerla prontamente rinnovare, rimettendo a quest' Amministrazione l'importo relativo con vaglia postale o biglietti in lettera raccomandata.

L' AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

(Contin. — V. n. 26).

III. — OPERE E RICAMBI DI ARMAMENTO SULLE LINEE IN ESERCIZIO DELLA RETE MERIDIONALE.

Mentre, come avete inteso, fu data solerte opera alla costruzione delle nuove linee, non furono però trascurate le linee già in esercizio.

Lungo la linea Bologna-Ancona, si è continuata la sostituzione di ghiaia buona alla vecchia massicciata terrosa, e si è condotta a buon punto la costruzione intrapresa dell'arco rovescio nella galleria di Cattolica. Si proseguirono i rinterri per l'ampliamento del piazzale interno della Stazione di Ancona; vi si compì interamente il secondo magazzino per le merci; e fu aggiunta una tettoia al magazzino centrale.

Buona quantità di macigni fu gettata a difesa della ferrovia dal mare lungo il tronco Falconara-Ancona; e di nuovi macigni furono rafforzate le scogliere contro il Pescara e l'Aterno, lungo la linea Pescara-Aquila, e contro il Cervaro ed il Calore, lungo la linea Foggia-Napoli.

Furono continuate, tra Monopoli e Brindisi, le opere dirette a mettere in salvo dalle inondazioni il corpo stradale.

In adempimento delle prescrizioni fatteci dall'art. 7° della Convenzione del luglio 1881, abbiamo intrapreso e spinto assai innanzi i lavori di riordinamento della Stazione di Pescara-Castellammare, non che quelli d' impianto della nuova Stazione di Pescara a destra del fiume; ed abbiamo messo mano ai lavori della Stazione definitiva di Taranto.

Abbiamo reso atta al servizio delle merci a piccola velocità la fermata di Bussi, sulla linea di Aquila; ed abbiamo acconcia all'uso di fermata la casa cantoniera N. 482, della linea Foggia-Otranto, in servizio degli abitanti di Cisternino, tra Fasano ed Ostuni.

Sulla linea da Foggia a Napoli furono ampliati i fabbricati per i viaggiatori delle Stazioni di Apice, Ponte Valentino e Dugenta; fu dotata la Stazione di Bovino di una casa per abitazione degli agenti che vi sono addetti, e furono proseguiti i lavori di sistemazione della Stazione di Benevento. Nella Stazione centrale di Napoli furono eseguite opere di miglioramento allo scalo delle merci a piccola velocità; furono ricambiate le colonne mal sicure nel portico del fabbricato viaggiatori che prospetta il corso Garibaldi; fu compiuta quella parte del porticato laterale che conduce al vestibolo di partenza, e dato mano a quello corrispondente dal lato dell'arrivo.

Fu ampliato il magazzino delle merci nella Stazione di S. Giovanni Teduccio: rinnovato il tetto della Stazione di Salerno: sostituito in essa all'ascensore a mano, che vi esisteva per il servizio dei bagagli, un ascensore idraulico. Nella Stazione di Castellammare di Stabia, fu ricoperto, con un tettuccio metallico, il marciapiede.

Oltre alle opere già indicate, abbiamo, lungo la linea da Foggia ad Otranto, fatte od intraprese queste altre: cioè la rinnovazione del tetto della rimessa per le locomotive, sostituendo alle vecchie armatnre in lognome, armature interamente metalliche; la costruzione nel deposito dei combustibili a Brindisi di una tettoia e di un recinto per la legna; abbiamo provveduto di buon'acqua, col mezzo di cisterne, le Stazioni di Bagnolo, S. Donato e Zollino; abbiamo cresciuta, con convenienti opere, la produzione del rifornitore di Lecce.

Ed a proposito del servizio dei rifornitori, vi diremo che uno, di pianta nuovo, fu stabilito nella Stazione di Bologna, dove pessima era l'acqua fornita dall'antico, conducendovi l'acqua, riconosciuta assai buona, della nuova condotta per la città.

Due vasche abbiamo aggiunto al rifornitore di Benevento; nuovi binarii alle Stazioni di Bologna, Torre dei Passeri, S. Valentino, Bussi, Pescara-Castellammare, Napoli, Torre del Greco, Nocera ed Eboli, coll'impiego di 27 baratti semplici e di uno doppio. Tre piattaforme furono messe in opera nella Stazione di Benevento, ed una in quella di Fossacesia.

Si è proseguito nell'opera dell'isolamento delle linee per mezzo di siepi o di muretti in pietrame dove quelle non possono attecchire.

Più largamente ancora che non nell'esercizio precedente, si procedette nei ricambii dell'armamento; meglio di novantaquattro chilometri e mezzo sono stati armati con guide d'acciaio di 12.^{m}; e sette chilometri con guide di 6^{m}, di guisa che alla fine del 1882 si avevano in complesso armaii in acciaio chil. 412,418.

Colle guide poi di ferro ancor buone, tolte dai nuovi tratti armati in acciaio, si fecero ricambii su meglio di cinquantun chilometri e mezzo.

Dallo specchietto qui appresso risultano le quantità dei varii materiali d'armamento posti in opera nei due anni.

Indicazione dei Materiali	Numero dei pezzi impiegati		Aum.	Dim.
	nel 1882	nel 1881		
Guide di acciaio da m. 11,91 a m. 12.00	15,765	9,562	6,203	»
Id. id. da m. 5.96 a m. 6.05	2,333	8,606	»	6,273
Id. id. di ferro da m. 5.96 a m. 6.05	18,851	13,096	5,755	»
Stecche	21,354	30,359	»	9,005
Piastrelle	71,602	51,784	19,818	»
Viti	145,221	110,348	34,873	»
Arpioni	528.763	408,121	120,641	»
Traverse	200,364	155,953	44,417	»

IV. — Spese di Costruzione.

Le spese di costruzione per le nuove linee Aquila-Rieti-Terni, Termoli-Campobasso-Benevento ascesero nel corso del 1882, escluso il materiale mobile, a L. 17,127,954.45

A tale somma sono da aggiungere: portate a debito del tronco Gonzales, per differenza fra la somma da noi tenuta in conto sospeso e quella accreditataci dalla sentenza arbitrale. » 1,302,540.49

Sono adunque . . . . L. 18,430,494.94

che aggiunte alle spese di costruzione risultanti alla fine del 1881 in . . . . » 390,097,176.03

portano la spesa totale al 31 dicem. 1882 a L. 408,527,670.97

come risulta dal Bilancio generale.

V. — Prodotti dell' esercizio della Rete Meridionale.

La lunghezza della rete è cresciuta nell'anno, per l'apertura di nuovi tronchi, di 120 chilometri; ma, tenuto conto del tempo in cui i singoli tronchi furono esercitati, l'aumento si riduce a chilometri 99.80 per l'intero anno; cosicchè la lunghezza media totale da chilom. 1450.68, che era nell'esercizio precedente, risulta per l'anno 1882 di chilom. 1550.48.

Deduzione fatta delle imposte erariali, il prodotto complessivo, che nel

1881 era stato di L. 24,869,601.78 e per kil. di L. 17,147.40,
riuscì nel 1882 di » 25,206,357.79 e per kil. di » 16,257.13.

Onde l'aumento nel totale di . . L. 336,756.01,

e la diminuzione per kilometro di . . . . L. 886.27,

da attribuirsi al poco traffico dei nuovi tronchi aperti all'esercizio.

Giova notare che nel prodotto superiormente riferito non sono comprese L. 168,492.43. incassate nell'anno, e frutto di residui attivi degli anni precedenti.

I prodotti che la legge del 29 maggio 1879 esclude dalla partecipazione governativa, da . . . . . L. 293,826.49.
che erano nel 1881, discesero nel 1882 a . » 267,254.13,

diminuendo di . . . . L. 26,572.36,

vale a dire del 9.04 per cento.

Messi da parte siffatti prodotti, la somma degl' introiti per il computo della sovvenzione governativa risulta per il 1882 di . . . . L. 25,107,596.09,
mentre era stata nel 1881 di . . . . » 24,575,775.29;

onde l'aumento di . . . . L. 531,820.80

Le sovvenzioni dello Stato, sommate col prodotto netto che la Società ricava dalle linee che essa ha costruito in Lombardia, ascendono per il 1882 a. . L. 25,692,436.09,
mentre per il 1881 non furono che di . » 22,947,765.05;

risultano in più per il 1882 . . . . L. 2,744,671.04.

Raccogliendo in una sola cifra sovvenzioni e prodotti, l'entrata della Società per il 1882 è stata di L. 51,067,286.31, e confrontandola con quella del 1881, che fu di. . . . . » 47,817,366.83,

ne risulta a vantaggio del 1882 la maggiore entrata di . . . . L. 3.249,919.48.

Se i prodotti si distinguono secondo che derivano dai trasporti dei viaggiatori, o delle merci a grande o delle merci a piccola velocità, o da altri cespiti, e si pongono a confronto con quelli dell' anno precedente, si forma la seguente tabella:

Distinzione dei prodotti	1882	1881	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinarii, e militari, valigia delle Indie	11,184,904.82	10,838,983.37	345,921.45	»
Trasporti a G. V., compresi quelli in vagoni refrigeranti	3,282,407.40	3,333,064.49	»	50,657.09
Trasporti a P. V.	10,310,072.36	10,431,922.29	»	124,849.93
Introiti diversi	428,973 21	262,031.63	166,341.58	»
			512,263.03	175,507.02
Risulta l'aumento nel 1882 di . . . . L.			336,756.01	

Dalla quale si ricava che l'aumento ottenuto nel 1882 è dovuto tutto al trasporto dei viaggiatori ed agl' introiti diversi, mentre i trasporti delle merci a grande ed a piccola velocità hanno subìto una qualche diminuzione.

La ripartizione dei prodotti per linea è data dalla tabella che segue:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometro		Aumento	Dim.
	1882	1881	1882	1881	dell'anno 1882 in confronto del 1881	
Bologna-Ancona	204	204	27,760.11	27,796.49	»	36.38
Napoli-Eboli-Castellam.	87	87	34,710.50	33,541.40	1,169 10	»
Foggia-Napoli	198	198	27,007.47	26,148.34	859.13	»
Ancona-Foggia	322	322	16,683.02	16,979.91	»	296.89
Foggia-Bari	123	123	19,519.40	20,138.51	»	619.11
Bari-Otranto	198	198	6,661.99	6,533.13	128.86	»
Castelbolognese-Ravenna	42	42	10,351.93	9,421.96	929.97	»
Bari-Taranto	115	115	5,623.29	6,606.35	»	983.06
Pescara-Rocca di Corno.	140.22	127	4,703 88	4,862 53	»	158.65
Foggia-Candela	(1) 39	(1) 39	2,422.74	2,353.12	69.62	»
Benevento-Vinchiaturo	61.71	4 68	2.771.06	345.60	2,425.46	»
Termoli-Larino	30.15	»	2,628.23	»	2.628 23	»

(1) Nove chilometri sono comuni colla linea Foggia-Napoli.

La linea Napoli-Eboli-Castellammare, che già nell' esercizio precedente, per l'apertura della linea di Potenza, aveva dato un rilevante aumento, ha proseguito la via ascendente nell'esercizio del 1882, raggiungendo il limite di L. 34,710.50 per chilometro, non ancora da noi toccato.

Notevole è l'aumento sulla linea Castelbolognese-Ravenna, dovuto tutto alla piccola velocità; come pure notevole è quello sulle linea Foggia-Napoli, dove le provenienze della nuova linea Benevento-Campobasso hanno non solamente arrestato il decrescere dei prodotti, avvenutovi dopo l'apertura della linea di Potenza, ma ristabilito per essa all'incirca il prodotto chilometrico, che si era avuto nel 1880.

All'incontro continua la diminuzione sulle linee Bari-Taranto e Foggia-Bari, per effetto della concorrenza che ad esse fa la mentovata linea per Potenza, nelle spedizioni dalle Calabrie verso Napoli.

Di poco aumento, in complesso, il numero dei viaggiatori, poichè da 4,632,509
che erano stati nel 1881, essi ascesero nel 1882 a 4,713,468
con aumento di 80,959
ossia dell'1.75 per cento.

Nel 1881, l'introito era stato, per questo titolo, di L. 10,438,408.37, e per viaggiatore di . . . . . L. 2.25
Nel 1882 è stato invece di
» 10,710,113.11, e per viaggiatore di . . . . . » 2.27
Si ebbe in conseguenza aumento di
L. 271,704.74, ossia del 2.60 per cento sul prodotto complessivo, e di . . . . L. 0.02
ossia del 0.89 per cento sul prodotto di ciascun viaggiatore.

Le distanze percorse da tutti i viaggiatori, sommate insieme, avevano dato nel 1881 il totale di chilom. 251,112,763
hanno dato invece nel 1882 . . . . » 262,589,861
onde l'aumento di . . . . chilom. 11,477,098
ossia del 4.57 per cento.

Se si guarda alla distanza media percorsa da ciascun viaggiatore, si trova che, mentre essa fu di chil. 54.20 nel 1881, è riuscita nel 1882 di . . . . . » 55.71 coll'aumento di . . . . chil. 1.51, ossia del 2.79 per cento per ciascun viaggiatore. Siffatto aumento però non è da attribuirsi indistintamente a tutti i viaggiatori, ma solo ai militari e viaggianti per conto dello Stato; poichè, mentre il percorso medio non è mutato per i viaggiatori comuni, ed anzi è diminuito di un chilometro per i viaggiatori di 2ª classe, per i militari e viaggianti per conto dello Stato esso è cresciuto di ben tre chilometri per individuo.

(*Continua*).

TARIFFE FERROVIARIE
italo-austriache

La Direzione dell'esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha diretto la seguente lettera all'*Opinione*, in risposta ad una lettera della Direzione commerciale della Südbahn, da essa pubblicata giorni sono, relativamente alla questione delle tariffe:

Milano, 25 giugno 1883.

Onorevole sig. Direttore,

Poichè nel n. 172 del 23 corrente di codesto accreditato periodico è stata riportata una lettera della Direzione commerciale delle ferrovie del Sud dell' Austria, la quale può lasciar campo ad erronee illazioni sulla condotta dell'Amministrazione dell'Alta Italia nei recenti negoziati pel servizio italo-austriaco, voglia, egregio signor Direttore, dar luogo a due righe di risposta, unicamente per additare i veri termini della vertenza.

La lettera della Südbahn, particolareggiando i motivi per cui furono denunziate le tariffe vigenti, non fa punto cenno del vero nodo della questione, ma lascia intravedere che si arrivò allo stato attuale delle cose per l'inerzia dell'Alta Italia a stringere nuovi accordi.

Sta infatti che l'assunzione dell'esercizio di alcune linee per parte dello Stato austriaco rendeva necessario, come giustamente osserva la Südbahn, un mutamento nelle tariffe, ma insieme a questa circostanza eravi pure la questione dell'instradamento delle merci.

L'Alta Italia quindi, dopo le comunicazioni che le furono fatte nel luglio 1882, non è corsa incontro alle proposte della Südbahn, ma presaga dei risultati cui tendevasi, credette necessario di ponderarle maturamente e di studiare quei temperamenti che valessero ad attenuarne le conseguenze.

Che poi la questione si aggirasse, non tanto sulla entità delle tariffe, quanto sull'istradamento delle merci, basti notare che dapprima si pretendeva trasportare sulla via di Peri, per tutte le destinazioni del tratto Verona-Milano, del Piemonte e Genovesato, il traffico della linea Vienna-Leoben, il quale era stato già ripartito fra Pontebba e Cormons, non lasciando alla via di Pontebba che la Venezia e la linea Bologna e oltre.

Successivamente poi volevasi stornare da Pontebba, non solo il traffico della linea Vienna-Leoben, ma anche quello fra Leoben e Ossiach; ed inoltre volevasi pure far convergere su Peri anche il traffico dall'Uungheria per le destinazioni sovraindicate di Verona, Milano, ecc.

In presenza di questo crescendo di domande, nonchè

delle loro conseguenze, l'Alta Italia non avrebbe mai potuto acconsentire di stringere i nuovi accordi, ma nondimeno essa non ha poi mancato di fare altre proposte. Apparisce infatti dal verbale della Conferenza di Vienna, che i delegati italiani, in via di correntezza, si dichiararono disposti a concedere alla via di Peri un indennizzo (ben inteso, a carico dell'Amministrazione e non del pubblico), consistente nella differenza fra le tasse italiane da e per Pontebba e quelle da e per Cormons, pur di mantenere invulnerato il principio della via più breve; ma tale proposta fu respinta, pretendendosi invece, e per tutto il traffico a grande ed a piccola velocità, la differenza fra le tasse italiane da o per Peri e quelle da o per Pontebba, detratte le sole spese vive del trasporto; sicchè la linea della Pontebba diventava sussidiaria a quelle della Südbahn.

Fu dunque la questione della competenza delle diverse vie in ragione naturale e legale degli accorciamenti di distanza che ne conseguono, che protrasse e fece andare a vuoto le trattative.

Dopo ciò, non si comprende come la Südbahn lasci intravedere che essa aspetti ora nuove proposte dall'Alta Italia, mentre nel verbale delli 3 maggio risulta che le due Amministrazioni sonosi riservate la piena libertà di azione, ciascuna sulla propria rete; e, solo a vantaggio del commercio, fu stabilito che si sarebbero fatti prontuarii separati, che i delegati austriaci sarebbero venuti a Milano per lo scambio degli elaborati, e che, senz'altra *dichiarazione*, a cominciare dal 16 luglio i trasporti, verrebbero effettuati da ferrovia a ferrovia.

Coi dovuti ringraziamenti e con distinta considerazione,

La Direzione dell'Esercizio
delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

IL CANALE INDUSTRIALE DI LANZO

L'ing. comm. Borella, della nostra città, ha eseguito gli studii e compite le pratiche per la concessione di un'opera, che risulterà di sensibile vantaggio all'industria italiana, e particolarmente allo sviluppo economico della regione torinese.

L'opera progettata dall'ing. Borella, secondo le notizie che ne togliamo dalla *Memoria* testè pubblicata e da lui gentilmente comunicataci, consiste nella derivazione dal fiume Stura, poco a monte di Lanzo, di un volume di acqua d'otto metri cubi, e nella costruzione di un canale che lo conduca fino in vicinanza immediata della Stazione ferroviaria di Lanzo. Qui si potrà avere una caduta di m. 24.12, e si otterrà, in questo modo, una forza motrice di oltre 2,500 cavalli dinamici.

L'acqua del canale, dopo aver fatto funzionare i motori idraulici, viene restituita alla Stura, in prossimità della foce del torrente Tesso. Così non viene punto alterata la quantità d'acqua disponibile per i numerosi canali irrigatorii, che si aprono a destra ed a sinistra della Stura, poichè essi hanno tutti la loro origine a valle della foce del Tesso.

Il punto di presa pel Canale industriale di Lanzo è stabilito in prossimità della cartiera Franco a Germagnano. Dall'edificio derivatore il canale si dirige verso la collina, su cui sta l'abitato di Lanzo, attraversa le medesima in galleria, e sbocca nella valle del torrente Tesso. Questa è varcata per mezzo di un ponte-canale, che termina contro la camera dei motori idraulici destinati a raccogliere la forza motrice, per distribuirla alle diverse manifatture da erigersi sui terreni di fronte alla Stazione della ferrovia.

La lunghezza del canale, dal suo imbocco sino alla camera dei motori, è di m. 1,937.90. Dalla camera dei motori l'acqua viene restituita alla Stura col mezzo di due canali. L'uno, l'inferiore, serve di scarico quando i motori funzionano; l'altro, il superiore, funziona invece quando si vogliono scaricare tutte o parte delle acque prima che arrivino ai motori.

In complesso, la lunghezza totale del canale, dal punto di derivazione sino a quello di restituzione nella Stura, è di m. 2,297. La sua pendenza è di 1.25 per mille. La sezione normale misura m. 5 di larghezza sul fondo. Le opere d'arte, comprese nella costruzione del canale, sono, relativamente alla sua breve lunghezza, rilevanti per numero ed alcune anche per importanza. Esse consistono principalmente: in 3 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 658; nel ponte-canale sul Tesso, della lunghezza di m. 181.90 e dell'altezza di m. 16 (questo ponte ha nove luci a pieno centro di m. 12.50 ciascuna, ed una a monta depressa di m. 25 di corda, che corrisponde all'alveo vivo del torrente); in due ponti sulla strada provinciale da Lanzo a Germagnano; in due ponti-canali sui rivi Corona ed Uppia; in altri ponti minori, e, per ultimo, nell'edifizio del salto o camera dei motori.

Il costo di costruzione, comprese tutte le spese occorrenti per consegnare il canale regolarmente funzionante, ammonta a L. 1,017,000, ossia L. 400 per ogni cavallo dinamico nominale ottenuto: cifra che è di molto inferiore al *minimum* verificatosi negli altri canali di recente costruzione. Il prezzo annuo d'affitto della forza motrice, assumendo per base che l'interesse sulla spesa di costruzione sia del 7 0[0], e tenendo conto del canone da pagarsi al Governo e delle spese di manutenzione, amministrazione, ecc., non oltrepassa le L. 40 per cavallo.

Si avrà dunque disponibile a Lanzo, dopo la costruzione di questo canale, una quantità ingentissima di forza motrice, ad un prezzo eccezionalmente basso, ed in condizioni molto favorevoli al prosperare dell'industria, quali sono la vicinanza e facilità di comunicazioni con un grande centro commerciale, Torino, e l'abbondanza della mano d'opera.

L'ing. Borella accenna, in fine della sua *Memoria*, ai principali mezzi pratici per una proficua utilizzazione industriale di questa forza motrice.

A nostro avviso, la migliore fra le combinazioni esaminate dall'Autore sarebbe quella per cui alcuni industriali, che si propongono di utilizzare per conto proprio una considerevole quantità di forza, provvedano, riuniti assieme, alla costruzione del canale ed all'acquisto dei terreni per le manifatture, e poscia addivengano al riparto fra loro della forza e della superficie in ragione delle rispettive quote. Allo stato attuale dello sviluppo delle industrie in Italia, specie di quelle del cotone e della lana, un numero limitato di grandi Stabilimenti, quattro o

cinque per esempio, possono facilmente applicare a lavorazioni rimuneratrici la totalità della forza, che si troverà disponibile a Lanzo.

Ad un'altra applicazione, affatto nuova, della forza motrice del canale di Lanzo accenna pure l'ing. Borella sul fine della sua *Memoria:* ed è la sua conversione in *energia elettrica*, per essere trasmessa a distanza e venir impiegata nella illuminazione elettrica, o riconvertita ed utilizzata nella sua pristina forma di lavoro meccanico.

Grazie alla posizione di Lanzo, cioè alla sua prossimità a Torino, ed al suo collegamento con una vasta zona industriale, sarebbero, senza dubbio, possibili delle applicazioni importanti e vantaggiose di questo trasporto elettrico dell'energia; e l' ing. Borella farebbe certamente opera gradita agli interessati, ed anche a molta parte del pubblico, se svolgesse con maggiori ragguagli questo lato del suo concetto, che si connette con una questione di grande attualità ed importanza per l' Italia, e relativamente alla quale non si hanno, in generale, che delle idee molto incomplete.

X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Lecco che quella Camera di commercio ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè sia estesa alla Stazione d Lecco la tariffa locale interna n. 1 a piccola velocità, in vigore per le Stazioni di Arona e di Como.

La suddetta Camera ritiene come cosa naturale, che una simile facilitazione venga pure accordata alla Stazione di Lecco, imperocchè a favore di questa militano le stesse ragioni, che consigliarono il provvedimento per Como.

Le merci in esportazione da Lecco, che potrebbero fruire della precitata tariffa, si ritiene possano raggiungere 50,000 tonnellate all'anno; e tali merci vengono ora spedite, in parte per la via fluviale, ed in parte sono dirette a Como per farle godere delle facilitazioni della tariffa di cui si tratta.

Qualora venisse accolta la istanza del Commercio di Lecco, ne verrebbe a questo un grande beneficio; ed un beneficio ne avrebbe del pari l'Amministrazione ferroviaria, perchè in tal guisa pressochè tutta la merce, che ora viene trasportata per acqua, lo sarebbe invece per ferrovia.

D'altra parte poi, siccome le merci in arrivo per ferrovia a Lecco raggiungono una cifra superiore del doppio di quelle in partenza, così verrebbesi a rendere assai minore il numero dei carri-merci vuoti di ritorno.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, una nuova tariffa pel trasporto dei cani, da applicarsi sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali.

><

Il Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) ha dato il proprio assenso a che venga approvata una tariffa speciale, proposta dalle Amministrazioni ferroviarie pel trasporto a grande velocità dell'oro, dell'argento, di carte-valori, e di oggetti preziosi, da trasportarsi dai mittenti o dai loro incaricati in compartimenti od in vagoni separati.

><

Sappiamo che sono stati presi concerti fra le Amministrazioni delle ferrovie dell' Alta Italia e delle Romane per l'ammissione della Stazione di Laveno-Montebello al servizio diretto dei viaggiatori con le Stazioni di Firenze, Livorno e Roma (via Pisa-Genova).

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, in vista della aumentata percorrenza chilometrica delle locomotive, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di aumentare l'organico dei macchinisti e fuochisti, crescendo il numero di ognuna delle due categorie di 19 individui.

><

Abbiamo pure da Firenze che l' Amministrazione delle Strade ferrate predette, accogliendo le istanze fatte da molti proprietarii e commercianti di Corneto Tarquinia, affinchè quella Stazione ferroviaria venga resa atta al maggior traffico ivi sviluppatosi, massime dopo l'impianto in quella città della ferriera e fonderia Bozza, ha preparato e presentato all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto per l'ampliamento del piazzale interno della detta Stazione e per la costruzione di un capannone per le merci.

La spesa preventivata ammonta a L. 63,000.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali ha ordinato gli studii per la compilazione del progetto d'impianto di una nuova Stazione fra quelle di San Salvo e di Termoli, lungo la linea Ancona-Foggia.

><

Siamo informati che si stanno facendo pratiche presso l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per indurla ad istituire un treno diretto in coincidenza a Cormons col diretto proveniente dall'Ungheria.

><

Dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia è stato sottoposto alla sanzione del Ministro dei lavori pubblici il verbale della conferenza che ebbe luogo in Milano, nel marzo scorso, fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni, nella quale furono concretate le modificazioni che sarebbe utile introdurre nella tariffa pel trasporto delle piante vive, per favorire il relativo commercio.

><

La predetta Amministrazione ha autorizzato l'apertura di un nuovo concorso per 15 posti vacanti di impiegati tecnici, allo scopo di avere una scorta pei futuri bisogni dell' Amministrazione.

><

L'asta per l'appalto del tronco della ferrovia Lucca-Viareggio, compreso fra l' ettometro 24 e Carasomma, della lunghezza di m. 2,906, e dello importo a base d' asta di L. 471,930, è rimasta deserta.

Parimenti è andata deserta l' altra asta per l' appalto del tronco dell' Adige a Lusenzo, della ferrovia Adria-Chioggia — lunghezza m. 9,886, importo di appalto L. 1,631,000. — L'asta si ripeterà il 7 corr.

Nel termine di scadenza dei *fatali* per l' appalto

del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Provaglio ed Iseo, fu presentata una offerta di ribasso del 5 0|0 sul prezzo del primo deliberamento, dal signor Francesco Facannoni, al quale venne perciò provvisoriamente deliberato l'appalto stesso per la somma di L. 233,756.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione superiore i seguenti preventivi di spesa: Per sostituzione di bilancie del tipo ordinario con altre del sistema Opessi allo Scalo di San Benigno a Genova, ed alle Stazioni di Acqui, Troffarello, L. 19,300; per l'impianto delle dette bilancie nelle Stazioni di Asti e Torino P. N., L. 11,800; per l'impianto di una grue da pesi nella Stazione di Venezia, L. 6,400; per l'impianto di un binario morto nella Stazione di Badia, L. 7,500; pel completamento del piazzale posteriore ai magazzeni del materiale fisso alla Magna, nella linea di circonvallazione a Milano, L. 33,400; per migliorie agli scambii di comunicazione del deposito locomotive nella Stazione centrale di Milano, maggiore spesa di L. 9,500; per adattamento di locali nella Stazione di Luino, L. 1,800; pel prolungamento di binario morto nella Stazione di Chivasso, L. 6,100; per l'impianto di una grue da pesi nella Stazione lacuale di Como, L. 4,500; per l'impianto di una bilancia a ponte nello Scalo di Santa Limbania a Genova, L. 5,800.

><

Ecco le informazioni che nella scorsa settimana abbiamo promesso di dare intorno al progetto di appalto del tronco da Diamante ad Orsomarso, della ferrovia di 1ª categoria da Reggio a Castrocucco.

Il tronco ha la lunghezza di m. 10,300, ed il relativo importo totale è preventivato in L. 2,770 mila, delle quali L. 2,300 mila per opere da appaltare, e L. 470 mila a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista del materiale d'armamento e di quello fisso per le Stazioni e per lavori imprevisti.

Il costo medio chilometrico del tronco risulta quindi di L. 268,960.

L'andamento planimetrico della linea è suddiviso in rettilinei di m. 7930, ed in curve da 400 m. di raggio, m. 500; da 500, m. 760; da 700, m. 500; e da m. 1000, m. 610.

L'andamento altimetrico è ripartito in orizzontali m. 5,540 ed in pendenze inferiori al 5 p. 0|00, m. 1,560; dal 5 al 10, m. 2,410; dell'11, m. 790.

Le opere d'arte più importanti lungo il tronco sono due, cioè: un ponte a travata metallica di 3 luci, della totale lunghezza di m. 65, sul vallone Diamante; ed un altro ponte sul Girella, in muratura, a 3 archi di m. 18 caduno.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua minori sono progettati:

2 acquedotti di m. 0.60; 9 di m. 0.80; 9 di m. 1; 13 di m. 1.50; 6 di m. 2.

6 ponticelli di m. 2.50; 8 di m. 3; 2 di m. 4; 1 cavalcavia di m. 5: in totale 56 opere.

L'armamento dovrà essere fatto con rotaie del sistema Vignolle, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di 36 chilog. per metro corrente.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono preventivati 7 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada, saranno da costruire 8 case cantoniere doppie, 4 garette in muratura, e 6 garette da sviatori.

Oltre le opere preindicate, è pure preventivata una galleria sotto il colle Girella, della lunghezza di m. 720.

Lungo il tronco, sono progettate due Stazioni ed una fermata, le prime per gli abitati di Diamante e di Grisolia-Cipollina, e la seconda per quello di Girella.

><

Il Consiglio di Stato nella seduta del 21 giugno p. p., emise il parere: potersi approvare il progetto per la costruzione della ferrovia Mandolossa-Brescia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole, nell'adunanza del 28 giugno, sui seguenti:

Progetti delle impalcature metalliche di tre manufatti nella linea di circonvallazione di Milano;

Progetto di ampliamento della Stazione di Torano-Lattarico nella linea Buffaloria-Cosenza;

Progetto d'appalto per la fornitura degli scambii e meccanismi per le Stazioni della ferrovia Zollino-Gallipoli;

Nuovo progetto della Stazione definitiva di Ronco nella ferrovia Succursale dei Giovi;

Progetto definitivo del ponte sul torrente Scrivia nel tronco Mignanego-Ronco nella ferrovia Succursale dei Giovi;

Acquisto di 300 carri chiusi per merci e per bestiame, per diversi tronchi di ferrovia complementari;

Lavori di sistemazione fra i N. 54 e 56 della linea Taranto-Reggio e transazione col barone Ferrara;

Progetto modificato per l'appalto del tronco del Canale Bisalto-Monselice della ferrovia Legnago-Monselice;

Chiusura di passaggio a livello nel tronco Parma-Po della ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

E nell'adunanza del 30 giugno:

Progetto di massima pel prolungamento a Sassuolo della ferrovia Reggio-Scandiano;

Progetto modificato di esecuzione del tronco di ferrovia Murello-Cavallermaggiore.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 157.500 per acquisto di tubi di rame per locomotive;

Autorizzò la spesa di L. 4,700 per acquisto di un motore e di una pompa pel Rifornitore di Casale;

Aggiudicò alla Ditta Papa ing. Giovanni l'appalto dei lavori di completamento della Stazione di Recco;

Aggiudicò alla Ditta Pellini Gaetano l'appalto della costruzione dei fabbricati passeggieri definitivi nelle Stazioni di Soresina e Castelleone.

— Su proposta del Consiglio medesimo, il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato che l'applicazione della tariffa locale relativa ai trasporti in provenienza da Arona e destinati a Milano e Pavia, venga estesa ai trasporti destinati alle Stazioni della linea Novara-Pino.

— Il Consiglio suddetto approvò la Convenzione colla Società delle Ferrovie complementari, relativa all'esercizio della linea Santhià-Biella.

Notizie Ferroviarie Italiane

Interpellanze parlamentari. — Nella seduta del 2 corrente al Senato, l'on. *Majorana-Calatabiano* svolse una sua interpellanza al presidente del Consiglio ed ai Ministri di agricoltura industria e commercio e dei lavori pubblici, intorno alle tariffe ferroviarie ed alla migliore attuazione in Italia del servizio cumulativo delle merci e dei viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, anche in relazione alle esigenze delle classi lavoratrici. Spiegò le ragioni che lo indussero a farla. Deplorò lo scarso profitto delle ferrovie, dipendente dal poco movimento delle merci e dei viaggiatori.

Esaminò le Convenzioni ferroviarie e di navigazione, mostrando che non rispondono perfettamente alle esigenze del paese.

Si trattenne a discorrere delle comunicazioni colla Sicilia. Presentò alcune proposte, tendenti a dare un migliore ordinamento al servizio sulle ferrovie e sui piroscafi, anche nell'interesse degli operaj.

Genala (ministro dei lavori pubblici) esamina il valore dei rapporti tra la Sicilia ed il continente; ma crede difficile diminuire le tariffe di trasporto. Dà notizie sulla proposta di attuare navi capaci di trasportare treni ferroviarii nonchè sulle proposte di un *tunnel* nello Stretto di Messina, o di un ponte. Dubita che la tariffa unica, proposta dall'interpellante, risponda ad un giusto concetto economico e finanziario. Parla dei ribassi, fissando i limiti nei quali possono essere opportunamente attuati.

Crede bensì che convenga allargare i favori per il trasporto degli operaj.

Berti (ministro di agricoltura) dà notizie sullo stato degli studii presso il Consiglio superiore di agricoltura intorno al servizio cumulativo. Conviene che debbano studiarsi tutti i mezzi per favorire il trasporto degli agricoltori,

Depretis (presidente del Consiglio) ringrazia il senatore Majorana-Calatabiano di aver sollevate questioni importanti. Assicura che il Governo le studierà accuratamente, e procurerà di dare ad esse la migliore soluzione.

Majorana-Calatabiano replica insistendo sulle considerazioni svolte nella sua interpellanza.

Genala (ministro) dichiara che egli non ha dato nessuna risposta definitiva col suo discorso. Assicura che è intendimento del Governo di risolvere il problema ferroviario in modo che dia il maggior profitto possibile.

L'interpellanza è così esaurita.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Nella seduta del 30 giugno alla Camera dei deputati, l'on. *Sciarra-Colonna* svolse una sua interrogazione sulla linea Roma-Sulmona. Accennò alle opere d'arte ed alle gallerie, che si devono compiere in quella linea.

Gli operaj, che ora attendono ai lavori, sono troppo pochi in confronto della importanza dei lavori stessi.

Accennò alla necessità di applicare le perforatrici meccaniche, per compiere presto la seconda galleria; e rilevò la ragionevolezza della domanda presentata dall'Impresa per un indennizzo.

Genala (ministro dei lavori pubblici) rispose che i Consigli tecnici non stimarono necessario di applicare le perforatrici. La spesa verrebbe aumentata di 2 milioni.

Non crede che sia dovuto l'indennizzo all'Impresa.

Sciarra-Colonna insistè nel rilevare i vantaggi che si avrebbero dalle perforatrici, e dimostrò che la domanda di indennizzo era fondata su ragioni di giustizia.

Però l'interrogazione non ebbe seguito.

Stazione di Trastevere. — Nella stessa seduta della Camera, l'on. *Giovagnoli* svolse una sua interrogazione sulla Stazione di Trastevere Indicò i beneficii che potrebbe avere da questa nuova Stazione uno dei più importanti quartieri di Roma.

Genala (ministro) rispose che, appena venuto al Governo, si occupò di tale argomento. Ma gli studii non sono ancora terminati. Devesi scegliere un punto da dove si possa staccare un binario per Ripa Grande, e stabilire una comunicazione con la Stazione di Termini.

Promise che condurrà presto a termine le pratiche per la soluzione di questo argomento, riconoscendone tutta l'importanza.

Giovagnoli ringraziò della risposta.

Ferrovia Sicignano-Castrocucco. — In seguito alla diminuzione di L. 5 10 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 3,401,831.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 maggio p. p., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Sicignano-Castrocucco, compreso fra le Stazioni di Polla e di Teggiano, della lunghezza di m. 18,500, in provincia di Salerno (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà, alle ore 10 ant. del 14 luglio corr. presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 3,228,338.09, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 128,000, ed in L. 257,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Fossato-Arezzo. — Si ha da Perugia, 27 giugno:

Ieri sono incominciati i lavori della ferrovia tra Gubbio ed Umbertide, e così nella linea Fossato-Arezzo si lavora già alacremente in tre punti, e fra brevissimi giorni si apriranno i lavori di altri due tronchi già appaltati.

Ferrovia Parma-Fornovo. — Col giorno 2 corr. venne aperto al servizio il tronco Parma-Fornovo, della nuova linea Parma-Spezia, comprendente le Stazioni di Collecchio e Fornovo. Queste due Stazioni sono abilitate a tutti i trasporti, cioè: viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande e piccola velocità, bestiame e veicoli, escluse per altro quelle merci che, a tenore dei regolamenti, non possono trasportarsi coi treni viaggiatori.

I treni viaggiatori sul nuovo tronco sono regolati da apposito orario

Ferrovie piemontesi — Il sindaco Sambuy, essendosi rivolto ai deputati della città di Torino per vedere appoggiati presso il Governo i voti del Consiglio comunale, già trasmessi a Roma per via gerarchica, ha ricevuto mercoledì sera il seguente telegramma, comunicato ai giornali:

« Deputati Spantigati, Brin, Coppino, Lucca, Guala, Roux, Turbiglio, Franzosini, Favale, Chiapusso, nome pure altri colleghi assenti, presentarono oggi al ministro Genala il verbale della seduta del Consiglio comunale di Torino del 22 corr., colle deliberazioni relative alle ferrovie da studiarsi e costruirsi in Piemonte.

« Favale espose, in nome dei colleghi, e spiegò le deliberazioni prese, facendone rilevare l'importanza pei trafori Tenda e Monginevro, nonchè per l'allacciamento al Gottardo, e per la ferrovia Torino-Savona.

« Spantigati, Franzosini ed altri aggiunsero vive sollecitazioni in proposito.

« Il Ministro rispose riconoscere l'altissima importanza della linea *Cuneo-Ventimiglia*, e la necessità che il traforo di Tenda coincida colle linee di accesso, promettendo sollecitare i lavori in questo senso. Per la *linea di Savona*, dichiarò avrebbe volentieri usato del diritto accordatogli dalla legge, di destinare i fondi residui di altre linee per Bra-Carmagnola e pel miglioramento di tutta la linea di Savona. Promise far studiare il tronco *Oulx-Briançon*, accordandosi colle Autorità militari, e facendo interpellare il Governo francese. Riguardo *all'accesso del Gottardo*, riconobbe la grande importanza della questione, promettendo, prosecuzione degli studii ordinati per Borgomanero-Sesto Calende, ordinando quelli Borgomanero Intra-Bellinzona, per poscia compararli.

« Desidera e proponesi fare quanto è possibile, riconoscendo le antiche provincie meritare grandi riguardi politicamente e pel rigoglio della loro vita economica industriale, che torna a benefizio dell'intero Stato.

« Conchiuse dimostrando le migliori disposizioni e promettendo di prendere nella massima considerazione i voti del Consiglio comunale di Torino ».

— La Deputazione provinciale di Torino deliberò poi, nella seduta di giovedì, di associarsi al voto espresso dal Municipio intorno ai miglioramenti della ferrovia Torino-Savona, aggiungendo, sopra mozione dell'avv. Bertetti e dell'avv. Adamino, la istanza che, in confronto della

proposta costruzione di un terzo binario fra Torino e Troffarello, sia portata l'attenzione sopra l'eventuale costruzione di un apposito tronco dal Sangone a Carmagnola per La Loggia e Carignano, nello intento di abbreviare le distanze e così arrivare fino a Bra in linea retta.

La Deputazione delegò inoltre il senatore Bertea, l'ingegnere Meano ed il conte Masino a prendere parte al convegno inter-provinciale, destinato a preparare i concerti per la ripartizione del concorso delle Provincie interessate alla costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia.

Nuovi valichi alpini. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 21 giugno p. p., prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Prese atto della relazione del deputato Di Masino in ordine ai lavori della Commissione per lo studio dei valichi alpini; ed associandosi ai voti dalla medesima espressi, si riservò di concretare le proposte da sottoporre al Consiglio provinciale.

Udita poi la relazione dello stesso deputato Di Masino in ordine all'istanza della Camera di commercio ed arti di Torino, in data 16 giugno, diretto ad ottenere il concorso della Provincia negli studii per il valico ferroviario del Gran S. Bernardo, pur plaudendo all'iniziativa ed incoraggiando l'esecuzione di quegli studii, dichiarò non potere, allo stato degli atti, trasmetterla al Consiglio provinciale con parere favorevole.

Tramvia Torino-Pianezza. — Nella seduta del 27 giugno p. p. il Consiglio comunale di Torino approvava la seguente proposta della Giunta:

« 1° Di accordare al sig. Chiambretto Giovanni Battista la concessione di spingere la sua linea tramviaria Torino-Pianezza per la via Cibrario, nell'interno della cinta daziaria, fin contro al corso Principe Oddone, seguendo il tracciato prescelto dall'Ufficio d'arte e dalla Direzione del dazio;

« 2° Di fissare l'annuo corrispettivo per la concessione in L. 500, da pagarsi dal sig. Chiambretto a semestri anticipati, a decorrere dal giorno in cui sarà aperto l'esercizio; con riserva di portare detto canone da L. 500 a L. 1000, qualora il concessionario, in seguito ad accordi a prendersi con concessionarii di altre linee, imprendesse il servizio di passeggieri nell'interno della cinta daziaria ».

Ferrovia Ovada-Alessandria — Il R. Commissario d'Alessandria instò presso il Ministero, affinchè, facendo gli studii per la costruzione della ferrovia Ovada-Acqui-Nizza-Asti, si prendesse pure in seria considerazione il tronco fra Ovada ed Alessandria, per modo da costluirlo contemporaneamente a quella.

Il Ministero pare propenso alla costruzione di questo tronco di ferrovia, del quale riconobbe il bisogno e l'importanza. Non essendovi opposizioni per parte degli interessati, si spera perciò che anche questo tronco di ferrovia verrà costrutto.

Ferrovia Como-Lecco — Leggesi nell'*Araldo* del 28 giugno:

Siamo in grado di confermare che il nuovo Ministro dei lavori pubblici, on. Genala, ha assicurato un deputato della nostra provincia, cui è legato notoriamente da antichi vincoli di amicizia, che avrebbe cercato di firmare al più presto gli atti relativi al cominciamento dei lavori sulla linea Como-Lecco.

Così questa disgraziatissima ferrovia uscirebbe finalmente dal campo delle idee per entrare nel dominio dei fatti reali.

Ferrovie Varesine. — La *Cronaca Varesina* scrive: Ci compiacciamo di poter riferire che l'on. ing. Radice, Direttore della Società per le ferrovie complementari, ha testè dato esplicite assicurazioni alla Depntazione provinciale che entro l'anno 1884 sarà *completamente* costruita, ed in istato di essere esercitata, la rete delle ferrovie occidentali della provincia.

Tariffe speciali interne. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato quanto segue:

Giusta le disposizioni vigenti, e come apparisce dagli articoli 1, 2 e 3 delle « Condizioni comuni per l'applicazione delle tariffe speciali vigenti a grande ed a piccola velocità », inserte nel Supplemento al Regolamento-tariffe, l'applicazione delle tariffe speciali non può aver luogo, se il mittente non ha domandato, sulla nota di spedizione o sulla lettera di porto « che il trasporto sia eseguito a tariffa speciale ». Con tale disposizione, mentre non fu fatto obbligo di specificare la tariffa richiesta, si volle però che, a scanso di contestazioni, l'intenzione del mittente fosse espressa in modo non dubbio.

Ora, essendosi verificato che talvolta gli speditori si limitano ad indicare il numero della tariffa speciale senza esprimerne la domanda nel modo sopraddetto, si porta a conoscenza del pubblico che, in seguito ad accordi colle Strade ferrate Romane e Meridionali, e di conformità a deliberazione del Consiglio di amministrazione, venne stabilito quanto segue:

« La domanda della tariffa speciale potrà essere fatta anche colla semplice indicazione del numero della tariffa speciale da applicarsi, purchè il detto numero sia scritto di pugno del mittente in tutte lettere, anzichè in cifre, aggiungendo, per le spedizioni in servizio cumulativo, l'indicazione dell'Amministrazione ferroviaria sulle cui linee la tariffa speciale è applicabile.

« È fatta eccezione per la tariffa speciale N. 50, per la quale si prescrive che, sia per le spedizioni in servizio interno, sia per quelle in servizio cumulativo, la domanda debba essere fatta in modo tassativo, vale a dire esponendo sui documenti di trasporto, tanto il numero di essa tariffa, quanto la domanda scritta della sua applicazione ».

Le disposizioni di cui sopra avranno effetto a cominciare dal 1° luglio corr.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il 30 giugno si tenne a Lucerna l'annunciata assemblea generale degli azionisti del Gottardo. Le votazioni dimostrano che la maggior parte delle Azioni furono comperate da un Sindacato costituito a Vienna ed a Francoforte, che dispone di oltre 40,000 Azioni sopra 68,000 di capitale sociale.

Due consiglieri uscenti furono sostituiti colla nomina di Bleichroeder di Berlino e Figder di Vienna.

Il bilancio non fu approvato. La proporzione dei voti è di 2650 per il Sindacato di Vienna e Francoforte, e 731 per gli azionisti svizzeri ed italiani.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio nazionale, nella seduta del 26 giugno p. p., rimandò a grande maggioranza al Consiglio federale la seguente mozione del signor Cramer:

« Il Consiglio federale è invitato:

a) ad esaminare la quistione dell'introduzione di treni notturni sulle strade ferrate tra la Svizzera Occidentale e l'Orientale, ed in base alle trattative colle Società ferroviarie interessate, far rapporto e proposte;

b) a provvedere sollecitamente all'introduzione di una classificazione uniforme delle merci per le Società svizzere delle strade ferrate;

c) a sottoporre le tariffe delle strade ferrate svizzere ad un profondo esame, e fare rapporto e proposte sulla rimozione degli inconvenienti rilevati ».

— Nella seduta del 25 al Consiglio degli Stati, il relatore della Commissione sviluppò il seguente postulato:

« Il Consiglio federale è invitato a trattare colle Società ferroviarie, specialmente colle cinque più grosse, sulle basi;

a) della centralizzazione dell'esercizio;

b) del riscatto delle linee per parte della Confederazione, — e far rapporto alle Camere sui risultati dei suoi passi ».

Dopo lunga discussione, questo postulato venne respinto da 29 voti contro 5.

— Nella seduta del 26 al Consiglio medesimo, venne in discussione il disegno di legge concernente la sorve-

glianza sulla contabilità delle Società ferroviarie svizzere.

Il sig. Wirz, relatore della maggioranza della Commissione; ed il sig. Vigier, appoggiano vivamente il progetto, nell'interesse della conservazione del credito, dell'ordine e della morale della Svizzera, perchè una tale sorveglianza impedirà i disordini, che si sono verificati in questi ultimi tempi, nelle cose ferroviarie.

Il sig. Zoschokke accetta il progetto, ma solo come una anticipazione della centralizzazione.

Il sig. Estoppey, relatore della minoranza della Commissione, Challer e Clausen, combattono il progetto, giacchè la Confederazione non ha competenza per intervenire in ciò; e di più, un sensibile miglioramento in tale affare si otterrà già col nuovo Codice delle obbligazioni. La legge non è che un mezzo per poter comperare le ferrovie a buon mercato.

Il sig. Welti dichiara di nuovo che questa legge non ha relazione alcuna col riscatto, ma si basa sulle concessioni, e mette ordine nella contabilità. Le Ferrovie sono fondate sul credits pubblico, e la legge è una conseguenza di ciò.

— La discussione continuò per altre due sedute, e finalmente in quella del 29 giugno fu approvato il complesso del progetto, per appello nominale, con 33 voti contro 7.

Ferrovie francesi. — Il ministro Raynal annunciò giovedì scorso alla Commissione pel regime generale ferroviario, che la Convenzione colla Compagnia d'Orléans era stata firmata la sera prima. Disse che le condizioni generali di questa Convenzione erano quelle stesse delle altre già firmate.

La Compagnia d' Orléans dovrà sborsare 175 milioni, ai quali saranno da aggiungere i 205 milioni di debito, il che porterà la somma totale dei lavori a 380 milioni. È stipulato che le emissioni di Obbligazioni non si farebbero senza l'autorizzazione del Governo.

Quanto al dividendo, il *maximum* dopo il quale lo Stato dividerà l'eccedenza nella proporzione dei due terzi, è fissato in 72 fr.

Il Ministro ha insistito perchè le Convenzioni fossero discusse prima della chiusura della sessione ordinaria, la quale dovrebbe aver luogo non più tardi del 21 corr.

A proposito poi della Convenzione coll'Ovest, il Ministro disse che, ove la Compagnia non consentisse a trattare, egli non esiterebbe a domandare al Parlamento i crediti necessarii per cominciare i lavori delle linee della regione dell' Havre, molto commerciante e finora troppo trascurata rispetto a ferrovie.

Tunnel della Manica. — Si ha da Londra, 28 giugno:

La maggioranza della Commissione pel *tunnel* sotto la Manica, i cui lavori erano stati sospesi, si è pronunciata favorevolmente al progetto. Però essa presenterà due relazioni, una favorevole ed una contraria.

Si ritiene che prevarrà quella favorevole, sottoscritta dal marchese di Lansdowne, presidente; e che presto si permetterà la ripresa dei lavori della galleria, già incominciati anche dalla parte inglese.

Ferrovie austriache. — Avendo ormai ottenuta la sanzione sovrana la legge per la costruzione di una diramazione della ferrovia istriana dello Stato austriaco, da Herpelje a Trieste, furono già prese da parte del Ministero del commercio le disposizioni per la più sollecita elaborazione del progetto di dettaglio; e siccome questo dovrà essere portato a perfetto compimento in quest'anno, così è a credere che la costruzione della nuova linea di congiunzione con Trieste incomincierà l'anno venturo colla buona stagione.

La spesa per la ferrovia Herpelje-Trieste è preventivata in florini 3,340,000; peraltro, nel bilancio nel 1883 non furono contemplati che f. 40,000 per i lavori preliminari.

Ferrovie serbe. — Si era sparsa voce che il gran *tunnel* di Ripagne, lungo queste ferrovie, fosse crollato.

Un comunicato del sig. Richter, direttore della divisione delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici del Regno di Serbia, dichiara quella voce priva di fondamento. Egli aggiunge poi che i lavori sono eseguiti nelle migliori condizioni desiderabili di solidità, e che la linea Belgrado-Nisch-Vranja offrirà, quando sia ultimata, tutte le condizioni di sicurezza, che convengono ad una grande linea internazionale.

Ferrovie bulgare. — Telegrafano da Rustschuk, che il Governo di Bulgaria decise di far costruire la linea ferroviaria Gabrowo-Tirnowa-Sistowo, affine di congiungere i Balchani col Danubio, la quale linea più tardi verrà congiunta alla ferrovia Belgrado-Costantinopoli. Di questa ferrovia, la Direzione dei trasporti militari dell' esercito russo nel 1878 fece non solo i piani necessari, ma ne incominciò anche in parte la costruzione. Queste ferrovie bulgare vennero costruite ed esercitate da un Consorzio di Pietroburgo.

Ferrovie russe. — Non è guari, per ordine del Ministero delle comunicazioni della Russia, furono spediti diversi ingegneri per esaminare il terreno, affine di costruire delle ferrovie lungo il confine verso la Prussia e verso l'Austria-Ungheria. Per lo stesso scopo furono spediti altri ingegneri nella Podolia, in Crimea e nel Caucaso. I primi devono tracciare definitivamente la linea ferroviaria che, incominciando dalla Stazione di Shmerinka della ferrovia Kiew-Odessa, passerà per Chotin in Podolia, ed andrà al confine austro-russo per unirsi alla linea austriaca, che corre parallela al confine russo, e principia in Tschernowitza sul territorio austriaco. Gli altri ingegneri esamineranno in Crimea il terreno fra Simferopol, Jalta ed Eupatoria, affine di congiungere questi paesi fra loro con una linea ferroviaria. Inoltre vengono fatti i lavori di tracciamento per costruire, nella direzione per Tauris, una linea ferroviaria tra Tiflis, Eriwan, e Nachitschiwan fino al confine della Persia.

Ferrovie greche. — Una Società belga ha proposto al Governo ellenico di costruire la ferrovia del Peloponneso, ossia la linea Nauplia-Tripoli-Calamatta-Trifilla-Pirgo, contro una sovvenzione di 25,000 franchi il chilometro, da esserle pagati una volta tanto.

Una Società austriaca ha poi proposto al Governo stesso di continuare la ferrovia Atene-Larissa sino a Tessalonica, con che il Governo le conceda l'esercizio anche della linea esistente Atene-Larissa, le dia una sovvenzione di 15,000 franchi il chilometro per una volta tanto, e le garantisca il frutto del 5 0[0 sul capitale impiegato.

Ferrovie spagnuole. — — Si ha da Madrid, 25:

Avant' ieri, il Ministro dei lavori pubblici dichiarò, nella seduta del Senato, che il Governo insiste sul voto del progetto tendente a sopprimere la sopratassa del 10 0[0 sui biglietti dei viaggiatori, che venne ceduta alle Compagnie; ma che crede al tempo stesso impossibile di sopprimere l'altra sopratassa del 15 0[0, creata a profitto del Tesoro nel 1877. — La discussione del progetto governativo avrà luogo nel corso della prima quindicina del mese di luglio, a meno che, entro quell'epoca, non sopravvenga una crisi ministeriale.

Notizie Diverse

Bonificamento dell' Agro romano. — Dopo lunga discussione, la Camerà approvò, nella seduta del 30 giugno, il progetto di legge sul bonificamento dell'Agro romano; ed allo scrutinio segreto ottenne voti favorevoli 156, contrarii 25.

Venne subito passato al Senato, ma dubitasi che possa essere discusso prima delle vacanze parlamentari.

— Il Consiglio di Stato, nella sua adunanza del 27 giugno p. p., ha poi dato voto favorevole a sette progetti d'appalto per il prosciugamento di stagni e paludi dell' Agro romano, in applicazione dell'art. 3, lettera *a*, della legge 11 dicembre 1878. Ecco i dati principali concernenti questi sette appalti:

I. Bonificazioni degli stagni e paludi di Ostia e dell'Isola Sacra: spesa a base d'asta L. 1,070,000; spesa complessiva L. 1,537,000.

II. Bonificazione degli stagni e paludi di Porto, Campo salino e Maccarese: a base d'asta L. 1,292,000; spesa complessiva L. 1,845,000.

III. Bonificazione del padule di Stracciacappe: a base d'asta L. 40,000; spesa complessiva L. 48,000.

IV. Bonificazione della valle di Baccano: spesa a base d'asta L. 43,500; spesa complessiva L. 49,200.

V. Bonificazione di Pantano e Castiglione: a base d'asta L. 12,915; spesa complessiva L. 16,600.

VI. Bonificazione del lago dei Tartari: a base d'asta L. 11,000; spesa complessiva L. 13,000.

VII. Bonificazione della valle dell'Almone: a base d'asta L. 51,000; spesa complessiva L. 64,500.

Spesa totale a base d'asta L. 2,520,415; spesa complessiva L. 3,573,300.

Siccome i prosciugamenti che formano oggetto principale dei due primi progetti si debbono eseguire mediante macchine a vapore, così fu pure sottoposto al Consiglio di Stato, ed ebbe voto favorevole, un altro progetto per la fornitura di sei macchine di tale specie, delle quali cinque *fisse* ed una *locomobile*, colle relative motrici a vapore.

Il termine pel compimento delle due prime bonificazioni, che in ragione di spesa sono le più importanti, è di 4 anni: termini assai più brevi sono prefissi per le altre bonificazioni sovraindicate.

Per la fornitura delle idrovore, l'appalto avrà luogo mediante licitazione fra sperimentati fabbricanti invitati dal Ministero.

Pei sette appalti dei lavori di bonificazione saranno in breve banditi i pubblici incanti.

Lavori al porto di Genova. — Il 26 giugno p. p. si tenne una seconda seduta al Palazzo Tursi in Genova, circa i lavori occorrenti per la sistemazione del porto e delle opere attinenti.

Dopo lunga ed animata discussione, si stabilirono i seguenti accordi:

Venne approvata la sistemazione della via Milano, da piazza Di Negro a Porta Lanterna, sistemazione il cui obbligo spetta alla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia; la cessione, da parte del Municipio, a questa Amministrazione dei Magazzini generali, i quali dovranno essere innalzati dal loro livello di novanta centimetri; il Municipio però resta proprietario assoluto di tutta l'area del terrazzo, ed è fatto divieto al Governo di alzare le costruzioni sulle calate di fronte a via Milano, oltre il livello del terrazzo dei Magazzini generali.

Venne convenuta inoltre la demolizione di tutto il porticato del terrazzo di marmo per il necessario allargamento di via Carlo Alberto a venti metri, verso il pagamento di un milione da parte dell'Amministrazione ferroviaria al Municipio, e restando a questo la proprietà esclusiva di tutto il materiale proveniente da questa demolizione. Il nuovo binario di corsa verrà stabilito dalla nuova Stazione ferroviaria marittima al Mandraccio, e passerà a monte dell'attuale bacino di carenaggio, lasciando a tutta la via la larghezza di venti metri.

Il Governo si assume l'obbligo di costruire i nuovi bacini di carenaggio, occorrenti per il servizio del porto, ed esonera il Municipio dall'obbligo di costrurre gli scali di alaggio, e di concorso nelle spese pei bacini di carenaggio.

L'attuale binario da via Carlo Alberto a piazza Caricamento dovrà essere totalmente sgombrato, e la via Carlo Alberto dovrà venir continuata a mezzogiorno del palazzo delle Compere, in modo che questo antico monumento di Genova resti conservato nella sua integrità. Ben inteso, che questa continuazione di via Carlo Alberto formerà una nuova via per il transito dei carri e degli altri *vasi ruotabili* destinati al commercio; mentre la vecchia strada resterà destinata al solo transito dei pedoni ed ai ruotabili non commerciali. Da ultimo, il Governo concede al Municipio la costruzione dei nuovi magazzini per le materie esplodenti, alla spiaggetta della Lanterna.

Tutti i lavori, tanto quelli assunti da una parte, come quelli assunti dall'altra, dovranno essere compiuti nel termine di due anni.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 31 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 26 giugno p. p.) è approvato il nuovo Regolamento per la costruzione, sorveglianza e manutenzione delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Torino.

Lavori scientifici nel Mediterraneo. — Il Ministro dei lavori pubblici ha nominato l'on. commendatore A. Baccarini a membro della Commissione mista, deputata all'alta sorveglianza dei lavori per l'esplorazione talassografica del Mediterraneo, che stanno per essere intrapresi dal capitano di vascello sig. cav. Magnaghi.

Industria meccanica e navale. — La Commissione, presieduta dall'on. Brin, che ha l'incarico di una inchiesta sull'industria navale, prosegue i suoi lavori.

Il 16 luglio essa sarà in Genova, e da quella città comincierà il suo giro, che proseguirà in Liguria, Piemonte e Lombardia, per visitar dopo le altre regioni d'Italia.

A novembre la Commissione avrà compiuta la sua inchiesta.

Esposizione generale italiana 1884. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 27 giugno p. p., adottò le seguenti proposte della Giunta:

« 1° È approuato il concetto di collocare e disporre nell'Esposizione del 1884 uno speciale Padiglione per la mostra della città di Torino.

« 2° È fatta facoltà alla Giunta di completare, ed occorrendo, aumentare la Commissione consigliare, nominata il 9 gennaio 1882, estendendone il mandato per tal modo da ottenere per la prossima Esposizione un completo piano di Torino, con tutte le riforme e miglioramenti che fossero desiderabili per estetica, igiene e viabilità ».

Nomine e promozioni. — Nel personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici furono fatte le seguenti promozioni e nomine:

Comm. Achille Bianchi e cav. Giuseppe Olginati, direttori capi-divisione, promossi dalla 2ª alla 1ª classe:

Cav. Achille Fendi e cav. avv. Giovanni Pennacchio capi-sezione, e cav. Serafino Foresto segretario, promossi dalla 2ª alla 1ª classe;

Avv. Sullam e avv. Garassini, segretarii di 3ª, promossi di 2ª classe.

Avv. Carlo Riveri e avv. T. Rampelli, vice-segretarii di 2ª, promossi alla 1ª classe.

— Sua Maestà firmò il decreto portante le seguenti promozioni nel Corpo del Genio navale:

Bozzoni comm. Antenore, direttore nel Corpo del Genio navale, promosso Ispettore nel Corpo stesso.

Martinez cav. Ernesto, ingegnere-capo di 1ª classe, promosso direttore.

Sigismondi cav. Ippolito, ingegnere di 2ª classe, promosso alla 1ª classe.

Nagar cav. Giovanni, ingegnere di 1ª classe, promosso ingegnere-capo di 2ª classe.

Decesso. — Il 29 giugno p. p. cessava di vivere in Firenze il commendatore professore EMILIO DE FABRIS, l'illustre architetto della facciata di Santa Maria del Fiore.

Egli nacque in Firenze il 28 ottobre 1808. Posto, secondo il suo desiderio, alle arti del disegno, in breve riuscì tra i primi, e giovine ancora meritò di sedere tra i maestri in quella stessa Accademia Fiorentina dove aveva fatto gli studii.

Incominciò professando il disegno di prospettiva, e poi l'architettura propriamente detta, nella quale, in ispecie nella così detta architettura classica, fu da tutti reputato maestro.

La sua morte è una vera perdita per l'arte; ed egli morì col dolore di non poter vedere compiuto il grande lavoro della celebre facciata.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero, nella scorsa settimana, più che mai dimenticati; e non si garantisce che i prezzi segnati sui listini ufficiali rappresentino veramente negoziazioni effettive, almeno per la maggior parte di essi. Perciò bisogna limitarsi a dire che le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 483 e 481; le Obbligazioni a 271.75; i Boni a 544. Gli altri, sieno Obbligazioni, sieno Azioni, non mutarono il corso che avevano già nella settimana precedente.

ESTRAZIONI

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano — Nella estrazione eseguitasi il 20 giugno presso la sede dell' Amministrazione in Milano, per l' ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la serie 260.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cessano col 1° luglio corrente di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime al valor nominale di L. 500 per cadauna Obbligazione verrà fatto presso la Banca Popolare di Milano, via San Paolo, n. 12, a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col 1° detto mese poi, presso la Banca suddetta, sarà pagata la cedola n. 29 degli interessi, maturante in detto giorno, nella somma di L. 5.05, essendosi dall' importo di L. 6 dedotte L. 0.82 per tassa di ricchezza mobile e L. 0.13 per tassa di circolazione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba — Dal 1° luglio corr. si pagherà agli obbligazionisti il cupone n. 9 di L. 7.50 pel 1° semestre 1883, presso la Banca di Milano (via Alessandro Manzoni, 12).

Banca di Credito Italiano — Dal 1° corr. si pagano agli azionisti L. 17.50 per Azione, cioè L. 5 a saldo dividendo 1882 e L. 12.50 come acconto sugli utili dell' esercizio corrente: a Milano, alla sede sociale; a Firenze, alla Società di Credito Mobiliare Italiano; a Parigi, alla Banque de Paris et des Pays Bas.

Banca di Pinerolo — Dal 2 corr. si paga L. 1 per Azione, quale dividendo 1882: in Pinerolo, presso la Banca stessa; in Torino, presso l' Unione Banche.

Banca di Torino — Dal 3 corr. si pagano L. 6.25 per Azione, per interesse 1° semestre 1883, in ragione del 5 0/0 sul capitale versato: in Torino, presso la Banca stessa; in Milano, presso i signori Vogel e C.

Banca Romana — Dal 5 corr. si pagheranno agli azionisti L. 25 per Azione, quale 1° acconto del dividendo 1883, presso la Banca medesima in Roma.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

L' 11 corrente, presso il Municipio di Rimella (prov. di Novara), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada obbligatoria (2° tronco), che dal limite superiore di quello già costrutto alla Gula, mette alla regione Echelte, in prossimità alla frazione Grondo, in diminuzione dell' importo di L. 64,948.29, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di legname abete del Baltico in tavole, pea la presunta somma di lire 143,975. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 14,400 in contanti o rendita D. P. I *fatali* scaderanno al mezzodì del 31 detto mese.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Lecco, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della costruzione di un edificio scolastico ed opere accessorie, nei due lotti seguenti: 1° opere da capomastro per L 96,262.87; 2° opere da tagliapietre per L. 8,674.38. Lavori da eseguire: del 1.o lotto in 400 giorni, e del 2.o in 230; deposito pel 1° lotto, L. 9,000, oltre 1,400 per le spese d' asta e contratto; e pel 2.o, L. 1,000, oltre L. 150 per le spese; cauzioni definitive: L. 9,000 pel 1.o lotto, e L. 1,000 pel 2.o, tutte in numerario o rendita D. P. I *fatali* scaderanno il 26 corrente.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Atessa (prov. di Chieti), si terrà un' asta per l' appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione della strada del Corso, della lunghezza di m. 514.55, per il presunto importo di L. 58,969.02. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di sistemazione del 1° tronco della strada provinciale Cammarata-Santo Stefano Quisquina, compreso fra la Stazione ferroviaria di Cammarata e le prime case del paese, della lunghezza di m. 5251, per la presunta somma di L. 77,180. Lavori da eseguire entro 10 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre L. 1,900 per spese d' asta e contratto, tutte come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d' armi di Terni, si terrà un' asta per la fornitura in 2 lotti, di 20,000 sbarre per canne da fucili ciascuno, per l' importo di L. 50,000 per ogni lotto. Consegna entro 90 giorni in 4 rate di 5,000 sbarre ciascuna: la 1.a nei primi 60 giorni, e le altre 3 di 10 in 10 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 5,000 per ciascun lotto, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione delle due spalle e dei muri di accompagnamento della pila in muratura a sostegno della travata metallica pel passaggio del fiume Biferno, in servizio della strada obbligatoria per Montagnano e Limosano, per il presunto importo di L. 80,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale lire 4,000, cauzione definitiva L. 8,000, ambedue come sopra.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un' asta per il definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di kg. 148,870 di ferro in verghe diverse, in diminuzione del complessivo importo di L. 54,502.82, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 6,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piansano (prov. di Roma), si terrà un' asta per l' appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da Piansano conduce al confine territoriale di Valentano, della lunghezza di chil. 2,562.50, per il complessivo importo di L. 13,471. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 1,000, ambedue in numerario o rendita D. P. I *fatali* scaderanno il 31 corrente.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Siena, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dalla via dell' Acquasanta per Sarteano Chiusi, in diminuzione dell' importo di lire 40,536.56, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 1,500, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pesaro e Urbino, si terrà un' asta per l'appalto della costruzione del ponte sul torrente Barano, presso la strada Nazionale Flaminia, da Cagli a S. Geronzio, per l' importo di L. 77,200. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 8,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Riva destra Crati, 1.o tronco, della Taverna Caracciolo al Ponte Mucone della lunghezza di m. 8,665.70, per l' annuo canone di L. 7,705.70. Deposito interinale L. 1,800, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone, ambedue in denaro o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

A N N U N Z I

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l'accollo di Case Cantoniere da costruire ed ampliare nella linea

ROMA-GROSSETO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di N. 30 Case Cantoniere ed all' ampliamento di N. 25 Case Cantoniere esistenti nel tratto Roma-Grosseto, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all' accollo di tali lavori.

L'accollo è diviso nei lotti descritti nel seguente prospetto:

Case Cantoniere nuove da costruirsi.

LINEA	NUMERO del LOTTO	QUANTITA' delle Case Cantoniere da costruire	POSIZIONE chilometr	LINEA	NUMERO del LOTTO	QUANTITA' delle Case Cantoniere da costruire	POSIZIONE chilometr.
Roma Civitavecchia	1.°	6	7,318.00 8,911.00 33,278.90 42,510.00 70.518.00 74,986.30	Civitavecchia Grosseto.	5.°	5	133,434.00 134,500.00 136,747.00 137,839.00 142,256.00
Civitavecchia Grosseto	2.°	3	83,446.70 96,092.00 96,933.00		6.°	5	152,408.20 154,601.70 158,713.35 163,468.40 165,270.00
	3.°	2	111,719.00 114,652.00		7.°	7	173,286.00 177,540,50 181,109.00 184,463.50 185,779.20 186,465.35 187,431.60
	4.°	2	124,852.00 129,348.00				

Case Cantoniere esistenti da ampliare.

LINEA	NUMERO del LOTTO	QUANTITA' delle Case Cantoniere da ampliare	POSIZIONE chilometr.
Civitavecchia Grosseto	8.°	10	84,029.00 75,702.30 87,352.00 89,500.25 91,795.20 92,611.00 94,677.50 57,475.50 97.735.60 98,982.30
Civitavecchia Grosseto	9.°	8	101,433.80 103,734.20 105,498.90 108,458.10 110,003.55 110,718.40 113,732.40 115,662.70
	10.°	7	118,751.00 120,978.50 122,236,70 i24,143.30 125,976.00 127,458.10 130,923.00

Il Capitolato d' appalto e serie dei prezzi unitari registrato a Firenze il 23 giugno 1883 al N. 2626 ed al quale sono unite due tavole di disegni sono visibili nell' Ufficio dell' Ingegnere Capo del Servizio del Mantenimento, situato nel Palazzo già dell' Esposizione a Porta al Prato in Firenze ed in quello dell' Ingegnere Capo della 3.ª Sezione posto al piano superiore della Stazione di Roma, lato partenze.

Ogni concorrente contemporaneamente alla sua offerta in carta da bollo di L. 1.20, nella quale saranno richiamati gli estremi di registrazione dei documenti d' accollo suaccennati, dovrà depositare nella Cassa Centrale o presso il Gestore di Cassa in Roma una cauzione di L. 500 per ogni Casa Cantoniera nuova compresa nel lotto al quale intende concorrere, e di L. 300 per ogni Casa Cantoniera da ampliare parimente compresa nel lotto al quale intende concorrere, ovvero l' equivalente in Cedole al Portatore di Rendita Italiana al corso del giorno in cui si effettuerà il deposito.

Per ogni lotto dovranno farsi separate offerte, per cui quelle cumulative presentate per più di un lotto o per tutti i lotti riuniti saranno ritenute come nulle.

Dette offerte dovranno essere inviate non più tardi delle ore 12 merid. del 17 luglio prossimo alla Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana, 7, ed in busta sigillata, sulla quale oltre il nome del concorrente, dovrà esservi l' indicazione: OFFERTA PER L' ACCOLLO DEL . . . LOTTO DI CASE CANTONIERE DA COSTRUIRE NELLA LINEA ROMA-GROSSETO » oppure « OFFERTA PER L' ACCOLLO DEL . . . LOTTO DI CASE CANTONIERE DA AMPLIARE NELLA LINEA ROMA-GROSSETO ».

Insieme all' offerta quei concorrenti che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell' Amministrazione dovranno trasmettere un certificato di un Ispettore od Ingegnere-Capo del Genio Civile o Militare, o di un Ingegnere Capo di un' Amministrazione ferroviaria, in data non più lontana di 6 mesi da quella del presente Avviso, che giustifichi l' idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie.

L' Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti quando anche non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L' apertura delle offerte alla quale potranno assistere i concorrenti avrà luogo presso gli Uffici della Direzione Generale il giorno 18 luglio prossimo a ore 2 pomeridiane.

L' aggiudicazione dell'accollo si farà in seguito e sarà subordinata all'approvazione del Governo.

Firenze, 27 Giugno 1883. LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	25,500	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	5,000	»
CERCHI per carri e carrozze	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	130,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	266,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME da rifondere	»	20,000	»
ZINCO da rifondere	»	30,000	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	1,100	»
ASSI montati fuori uso da veicoli N. 50	»	33,000	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi fuori servizio	»	3,000	»
BRONZO in limatura e tornitura	»	7,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 luglio 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 16 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Giugno 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

Anno XVI Mercoledì 11 Luglio 1883. Num. 28

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

Preghiamo quei signori abbonati, la cui associazione al giornale è scaduta al 1.° corrente, di volerla prontamente rinnovare, rimettendo a quest' Amministrazione l'importo relativo con vaglia postale o biglietti in lettera raccomandata.

L' AMMINISTRAZIONE.

LE PREVISIONI DEI PRODOTTI FERROVIARII

NELLA RIFORMA

DELLA TARIFFA DOGANALE

Il disegno di legge sulla riforma della tariffa doganale, discusso nella seduta del 4 corr. al Senato, diede occasione ai senatori Brioschi e Saracco di svolgere gravi osservazioni sulle previsioni del Ministro delle finanze circa le ferrovie e sul problema ferroviario. A quelle osservazioni risposero i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, dopo di che il progetto di legge venne approvato, come si vedrà più sotto.

Però dalla Relazione della Commissione del Senato, dettata dall' on. Brioschi, ci pare opportuno di riferire quella parte che tocca una questione ferroviaria di qualche interesse.

Dopo aver esaminato le previsioni dell'on. Ministro delle finanze, e specialmente quelle sopra gl' incrementi delle tasse dette normali, l'on. relatore così prosegue:

Ma, se queste e forse qualche altra previsione potranno essere validamente sostenute dal signor Ministro, lo stesso non può avvenire rispetto alla previsione circa i prodotti netti delle ferrovie dello Stato, essendo facile il dimostrare che i sette, gli otto ed i nove milioni sperati sono una illusione, ed una illusione difficile a spiegarsi, mentre chi suggeriva al signor Ministro delle finanze quella cifra, doveva riconoscere l' insussistenza. La quale insussistenza dimostrerò dapprima *a priori*, poi colla scorta delle statistiche ufficiali. Prendiamo siccome punto di partenza il *minimum* previsto di sette milioni di prodotto netto; ognuno sa che questo prodotto è una parte dell'altro prodotto denominato lordo, e precisamente è la differenza fra il prodotto lordo e la spesa di esercizio. Le statistiche ferroviarie della rete dell'Alta Italia e delle Romane provano che nell'anno 1881 le spese di esercizio oltrepassarono il 60 0[0 del prodotto lordo, e ci consta che quel rapporto è ancora aumentato negli anni seguenti. Ciò posto, per ottenere 7 milioni di prodotto netto sarebbe d'uopó contare sopra un aumento annuo di 17,500,000 lire di prodotto lordo; e siccome la lunghezza complessiva di quella reti consta ad un dipresso di 5,300 chilometri, sarebbe d'uopo contare sopra un aumento annuo di prodotto lordo chilometrico di oltre 3,300 lire, cifra assolutamente inattendibile nelle condizioni delle reti stesse.

Ma esaminiamo la questione da un altro lato, servendoci cioè delle statistiche pubblicate dal Ministero dei lavori pubblici. Dovremo limitarci all' anno 1881, non essendo peranco venuto in luce quella dell'anno seguente; ora il prospetto n. 21 della medesima contiene un confronto dei prodotti lordi di esercizio degli anni 1881 e 1880, dal quale risulta che gli aumenti dei prodotti stessi del primo anno rispetto al secondo furono:

per la rete dell'Alta Italia	L. 7,084,009
» delle Romane	» 1,305,932
Totale	L. 8,389,941

la quale cifra di prodotto lordo, nella ipotesi che le spese di esercizio fossero mantenute nei limiti suddetti, darebbe un prodotto netto di L. 3,356,009, inferiore cioè alla metà

del previsto per gli anni successivi. Eppure anche questa cifra supera d'alquanto quella che sarà stata effettivamente introitata dalla Finanza dello Stato; il che risulta dal confronto fra la statistica generale pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici, e la speciale della rete dell'Alta Italia compilata dalla Ragioneria centrale di quell'Amministrazione. Mentre infatti la cifra di prodotto lordo pei viaggiatori, per le merci a grande velocità, per quelle a piccola velocità concordano in quelle due statistiche, i prodotti diversi, valutati a L. 4,376,963 nella prima, discendono a lire 1,817,253 nella seconda; e questa differenza, è detto in una nota, proviene dal valore assegnato temporaneamente alle scorte di magazzino al 1° luglio 1878, e quelle risultanti in via definitiva dalle perizie all'uopo istituite a tenore della Convenzione di Basilea. Fatta questa rettifica, l'aumento del prodotto lordo discende, per quell'anno, per le due reti a L. 5,830,000, e l'aumento di prodotto netto corrispondente a circa 2,300,000, al di sotto di un terzo della previsione.

Infine, un'ultima correzione è d'uopo ancora introdurre, giacchè una previsione di prodotto netto rimarrà sempre dubbia se essa determinasi soltanto sopra il rapporto fra le spese di esercizio ed il prodotto lordo, senza tener conto del graduale aumento delle prime, quando ciò abbia luogo. Ora il fatto è questo, che nell'anno 1881 la rete dell'Alta Italia diede i seguenti risultati:

Aumento di prodotto lordo nel 1881 . .	L. 4,445,843
Aumento di spese di esercizio 1881 . . .	» 4,487,198
Deficit	L. 41,255

Non è certamente questa l'occasione di ricercare quali cause condussero a risultati così sconfortanti, nè fin dove l'esercizio governativo delle ferrovie vi abbia contribuito; e neppure fu principale nostro intento, nel rilevare quei fatti, di dimostrare inaccettabile una delle previsioni di entrata per l'anno 1884; ma bensì per porre in guardia il signor Ministro delle finanze sopra l'indirizzo dato a questa materia dell'esercizio ferroviario, il quale, se non è peranco giunto, è destinato a sconvolgere in breve tutte le previsioni del suo bilancio.

Sulla discussione poi avvenuta nella suddetta seduta del Senato, togliamo dai giornali di Roma il seguente sunto:

Brioschi (relatore) sostiene non avere fondamento i 7 milioni d'aumento nel prodotto netto ferroviario, conteggiati dall'on. Magliani nella sua esposizione finanziaria. Tuttavia riconosce che il movimento ferroviario, come il movimento commerciale e industriale, cresce continuamente, laonde per l'avvenire havvi ragione a bene sperare. Bensì condivide l'opinione dell'on. Saracco, che, ove il Governo non proceda energicamente, la nostra questione ferroviaria inghiottirà molti Ministri.

Saracco dice di non aver voluto ieri fare presagi, ma solamente esprimere timori.

Prega il Governo di considerare che la questione ferroviaria coinvolge il nostro intero avvenire economico.

Esprime la dispiacenza che le condizioni del bilancio non consentano di prendere una di quelle risoluzioni energiche, che onorano un paese e gli uomini che ne dirigono l'Amministrazione.

Magliani (ministro delle finanze) ringrazia relatore e Commissione dell'appoggio dato al progetto.

Espone i dati sopra cui fondasi la previsione dell'aumento di sette milioni sui prodotti netti ferroviarii.

Il movimento del primo trimestre di questo anno sulle ferrovie prova che l'aumento esiste.

Ove le spese d'esercizio tengansi nel limite normale del 60 per cento, le previsioni del Governo si verificheranno esattamente.

Non esclude che qualche delusione possa intervenire. Ma non per ciò crede che saranno rovesciate le basi delle previsioni del bilancio, continuando ad assumerne l'intera responsabilità.

Esorta il Senato a dare voto favorevole al progetto, indubbiamente utile alle pubbliche finanze ed alla industria nazionale.

Genala (ministro dei lavori pubblici), per ciò che concerne i consuntivi dell'esercizio delle ferrovie, si riferisce alle dichiarazioni e spiegazioni date al Parlamento dal suo predecessore e dal Ministro delle finanze.

Quanto alla sistemazione definitiva del problema ferroviario, farà il possibile di risolverlo per non lasciarsene inghiottire.

Gode trovarsi d'accordo con Saracco in quanto al principio che deve informare questa sistemazione.

Riconosce che la questione ferroviaria è più grave di quante incombono nel nostro paese, e promette di impegnarvi tutte le sue forze.

Saracco crede enorme quello che presso di noi avviene, che al materiale mobile si provveda mediante emissione di rendita, invece che coi proventi stessi delle ferrovie.

Brioschi insiste nella sua opinione, che la previsione dei 7 milioni di maggiori proventi nelle ferrovie non è abbastanza dimostrata. Giudica però che, mediante la sistemazione del problema ferroviario sopra la base dell'esercizio privato, le spese dell'esercizio verranno diminuendo, e che quindi saravvi un effettivo vantaggio per le finanze dello Stato. —

Dopo ciò, si approvano invariati gli articoli del progetto, e quindi il progetto stesso anche a scrutinio segreto con voti favorev. 67, cont. 8.

FERROVIA UDINE-PALMANOVA-PORTOGRUARO

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 10 maggio scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze (*interim* del tesoro),

Udito il Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — È approvata la Convenzione stipulata il 4 maggio 1883 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato e la Provincia di Udine, rappresentata dal signor comm. Gabriele Luigi dott. Pecile, senatore del Regno, e cav. dott. Biasutti, deputato provinciale, per la concessione a detta Provincia della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Udine per Palmanova a Portogruaro.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro.*

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed i signori commendatore Gabriele Luigi dottor Pecile, senatore del Regno, e cavaliere Pietro dottor Biasutti, deputato provinciale, quali rappresentanti la Provincia di Udine, come da mandato 9 aprile 1883, rogato Aristide Fanton, notaio esercente nel distretto notarile di Udine; si è convenuto, si conviene, e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Udine la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, numero 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonché di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso, non comprese le spese pei lavori di riduzione nelle Stazioni di Udine e di Portogruaro, che saranno liquidate a parte e ripartite ai termini di legge, è stabilito colle norme dell'art. 11 della predetta legge nella somma di L. 5,064,555, compreso il materiale mobile sul costo totale di L. 8,063,901, corrispondente a L. 133,341.15 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto dell'ingegnere Federico Gabelli, approvato dal Consiglio superiore di lavori pubblici col voto del 20 maggio 1882, n. 1226.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia od Enti interessati, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 8,063,901, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criterii dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 5,064,555 come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 8,063,901, come sopra fissata per la esecuzione della linea, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 1 delle Ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in cinque anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in 5 rate annue, senza interessi nella seguente misura:

Nell'anno	1892	L. 300,000
Id.	1893	» 500,000
Id.	1894	» 1,200,000
Id.	1895	» 2,000,000
Id.	1896	» 1,064,555
	Totale . . .	L. 5,064,555

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 4 del mese di maggio dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze. interim *del tesoro* A. MAGLIANI.

I rappresentanti della Provincia di Udine
GABRIELE LUIGI PECILE
BIASUTTI dott. PIETRO

AVV. Giuseppe Solimbergo, *testimonio.*
Gianatti Giovan Vincenzo, *testimonio.*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concesssionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Udine per Palmanova a Portogruaro, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Federico Gabelli in data 6 maggio 1882, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 20 maggio 1882, n. 1226, nonchè della variante da San Giorgio di Nogaro a Palmanova, approvata dal Consiglio predetto col voto del 20 aprile 1883, n. 1044.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di 5 anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto periodo l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo I delle ferrovie economiche. (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle

località qui appresso designate: Portogruaro, Fossalta, Latisana, Palazzolo, Muzzana, S. Giorgio di Nogaro, Palmanova, Risano e Udine.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle Stazioni e fermate, che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio. (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima. (*Omissis*).

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orarii ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno.

All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni, e fisserà quegli orarii che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della provincia.

Gli orarii dovranno essere stabiliti in modo, che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. Pei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi, agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniali si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Art. 22. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle Stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute ed in caso di dissenso stabilite da arbitri. (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni, dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso concessionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Art. 26. Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontarii congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizii cui potranno venir chiamati (*Omissis*).

Art. 30. Il materiale d'armamento, in quanto è possibile, il materiale mobile ed altro accessorio per l'esercizio della linea concessa, dovranno essere provveduti nel Regno.

(*Seguono le firme come sopra*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Strada ferrata del Gottardo il nostro *Undecimo Rapporto di gestione*, relativo all'esercizio del 1882 (*).

I. *Basi dell'Impresa.*

Con lettera del 28 giugno 1881, il Consiglio federale svizzero ci fece la *dichiarazione* che, ad eccezione dei tronchi aggiornati di Lucerna-Immensee e di Zug-Arth, *tutte le linee della ferrovia del Gottardo*, designate nel trattato internazionale del 15 ottobre 1869, dovevano esser terminate ed aperte all'esercizio alla data del 1° *luglio* 1882 al più tardi; e che, poichè a tenore delle stipulazioni concordanti tra loro delle concessioni e dei trattati internazionali, l'esercizio regolare del grande tunnel del Gottardo doveva cominciare simultaneamente con quello delle linee d'accesso, era parimenti il caso di far datare la durata delle concessioni dal giorno dell'apertura effettiva del complesso delle linee all'esercizio.

L'esercizio del grande tunnel cominciò il 1° gennaio, e quello della linea principale il 1° giugno 1882: noi ci siamo così conformati, al di là di quanto eravamo tenuti a fare, all'obbligo che c'incombeva a tale riguardo.

Coll'art. 4 della Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878 al trattato internazionale del 15 ottobre 1869, concernente la costruzione e l'esercizio di una ferrovia traverso il San Gottardo, la Confederazione svizzera si è obbligata a provvedere che, *per l'epoca dell'apertura all'esercizio della linea Immensee-Pino, questa linea fosse collegata alle ferrovie Sud-Argovia e Nord-Est Svizzero* dalla Stazione d'Immensee; e l'Italia, dall'altra parte, si è impegnata *a collegare per la stessa epoca la rete italiana alla linea Immensee-Pino*. Mentre dal suo lato la Svizzera adempiva l'obbligo assunto, la costruzione invece del tronco italiano di raccordamento da Oleggio alla frontiera presso Pino è stata ritardata in modo che questa linea non potè essere aperta all'esercizio che il 4 dicembre 1882, in luogo del 1° giugno o del 1° luglio stesso anno.

A tenore dell'art. 1° del trattato fra la Svizzera e l'Italia del 16 giugno 1879, relativo alla costruzione della ferrovia del Monte-Ceneri, *la linea Giubiasco-Lugano doveva essere eseguita entro il termine previsto pel compimento della linea principale Immensee-Pino*. Noi siamo riesciti ad attivare la costruzione della linea Giubiasco-Lugano in modo da poter metterla in esercizio il 10 aprile 1882, cioè prima del termine prefisso.

Noi dobbiamo inoltre ricordare la Convenzione del 16 agosto 17 settembre 1882, conclusa coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, in conformità al trattato internazionale del 23 dicembre 1873 tra la Svizzera e l'Italia pel raccordamento della ferrovia del Gottardo con quelle dell'Alta Italia, a proposito della *costruzione e dell'esercizio della Stazione internazionale di Luino*, Convenzione ratificata dal Governo italiano e dal Consiglio federale svizzero.

Le disposizioni relative all'uso comune della Stazione di Luino corrispondono appieno, in tutti i punti essenziali, a quelle concernenti l'esercizio della Stazione internazionale di Chiasso, che vi abbiamo comunicate nel nostro *quarto Rapporto di gestione*, relativo all'esercizio del 1876, e che per conseguenza non riprodurremo qui; faremo soltanto osservare che a Chiasso la Compagnia del Gottardo è proprietaria e l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia solo con-godente, mentre a Luino è il caso inverso.

II. *Estensione dell'impresa.*

L'esercizio di cui ci occupiamo vide terminare i negoziati aperti coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia,

(*) Per il *Decimo Rapporto*, V. *Monitore* N. 22 e seguenti del 1882.

e ricordati nel precedente nostro Rapporto di gestione, aventi per iscopo *l'esercizio del tronco italiano della linea di Pino*, a partire dalla frontiera presso Dirinella sino alla Stazione internazionale di Luino: servizio al quale, a tenore del trattato internazionale del 23 dicembre 1873, deve provvedere la Compagnia della ferrovia del Gottardo. La Convenzione relativa è stata firmata il 1°|23 agosto 1882, e poscia ratificata, tanto dal Governo italiano, quanto dal Consiglio federale svizzero. Diamo qui sotto le disposizioni essenziali di questa Convenzione.

L'Amministrazione della ferrovia del Gottardo provvede al servizio completo dei treni per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia; e questa s'incarica invece di tutto il servizio delle Stazioni, nonchè del servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea. Sul detto tronco sono applicate le tariffe e condizioni di trasporto in vigore sulla rete dell' Alta Italia. Gli orarii dei treni saranno fissati d'accordo tra le due Amministrazioni. La responsabilità dei danni cagionati a terzi od al personale di servizio, in seguito ad accidenti o catastrofi sopraggiunte durante l'esercizio di questo tronco, sarà attribuita, salvo i casi di forza maggiore, a ciascuna Amministrazione, secondo la natura della prestazione assunta dall'una o dall'altra; vale a dire, che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia dovrà rispondere delle conseguenze di tutte le eventualità derivanti dal servizio delle Stazioni, nonchè del servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea; mentre l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo dovrà rispondere delle conseguenze di tutte le eventualità derivanti dal servizio della trazione e dei treni. Nel caso in cui non fosse possibile stabilire a quale delle due Amministrazioni incomba la responsabilità del danno constatato sul tronco comune, le conseguenze ne saranno sopportate in parti eguali dalle due Amministrazioni.

I danni derivanti da forza maggiore saranno sopportati dall'Amministrazione proprietaria cui riguardano. Ciascuna Amministrazione assume la responsabilità dei danni che potrebbero derivare all'altra dal fatto del suo proprio personale nell'esercizio delle sue funzioni, e dai difetti della strada o del materiale, secondo la natura della prestazione assunta dall'uno o dall'altra.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia prende a suo carico tutte le imposte, che potrebbero aggravare l'esercizio del tronco La stessa Amministrazione bonificherà a quella del Gottardo, pel servizio dei treni assunto da questa, l'importo di fr. 1.60 per ogni chilometro percorso dai treni, senza distinzione della loro natura, come pure pei chilometri fatti dal caccia-nevi. Nelle bonifiche sovraindicate non sono compresi i compensi dovuti dall' Alta Italia al Gottardo o ad altre Compagnie per l' affitto dei vagoni da merci. L' Amministrazione della ferrovia del Gottardo presenterà ogni mese a quella delle ferrovie dell'Alta Italia il conto del bonifico che le spetta da quest'ultima; e l'Amministrazione dell'Alta Italia, dopo avere esaminato e riconosciuto il conto, ne pagherà l' importo in moneta all'Amministrazione del Gottardo, e ciò nel mese successivo alla presentazione del conto. Le differenze che potessero riscontrarsi nel conto d'un mese, non potrebbero ritardare il pagamento delle somme non contestate del detto conto.

Le contestazioni, che potessero sorgere circa la interpretazione o l'esecuzione della Convenzione, saranno giudicate da arbitri. Ciascuna Amministrazione nominerà un arbitro, ed i due arbitri riuniti eleggeranno un soprarbitro. Nel caso in cui questi ultimi non potessero accordarsi sulla designazione del soprarbitro, il Presidente della Corte di appello di Milano, se l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia è difenditrice, ed il Presidente del Tribunale federale svizzero, se è difenditrice l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, proporranno tre persone, tra le quali la parte chieditrice dovrà scegliere il soprarbitro.

La Convenzione entra in vigore dal momento in cui il tronco Pino-Luino sarà aperto all' esercizio; essa potrà, dietro preavviso di sei mesi, essere denunciata o modificata a piacere dell'una o dell'altra delle parti, ma sotto riserva delle prescrizioni del trattato internazionale del 23 dicembre 1873, che formano la base della detta Convenzione In mancanza di accordo tra le due Amministrazioni, i Governi dei due Stati stabiliranno le condizioni dell'esercizio in comune.

(Continua).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha approvato e quindi rassegnato alla sanzione governativa lo statuto della Lega ferroviaria italo-germanica, da adottarsi in comune dalle Ferrovie dirigenti gli affari del Brennero e del Gottardo.

La detta Lega è attualmente composta di 29 Amministrazioni ferroviarie, e scopo della medesima è di promuovere e sviluppare i rapporti diretti, nonchè regolare la concorrenza tra le Ferrovie partecipanti alla Lega, e di stabilire e mantenere a tale uopo una nomenclatura e classificazione delle merci e delle disposizioni di tariffa uniformi da e sino a Peri, Pontebba, Chiasso e Pino.

Secondo lo statuto di cui sopra, la Lega terrà una conferenza almeno una volta all' anno per deliberare su quelle questioni che non possono essere sollecitamente risolte in via epistolare.

Nella discussione delle materie che saranno poste all'ordine del giorno delle conferenze della Lega verrà osservata la seguente progressione:

1. Questioni relative all' uso promiscuo del materiale;
2. Reclami concernenti il servizio delle merci;
3. Questioni che riguardano la Lega e la sua organizzazione;
4. Questioni che riguardano il servizio dei viaggiatori;
5. Servizio merci.

><

Veniamo informati da Girgenti che quella Camera di commercio ed arti ha instato presso il Governo perchè sia prescritto agl'impiegati ferroviarii di suggerire ai mittenti le tariffe speciali più convenienti ai loro trasporti, anche quando non venissero richieste.

Noi riteniamo però che quanto si vorrebbe dalla suddetta Camera di commercio sia in opposizione alle disposizioni del Codice di commercio. Del resto, qualora venisse accolta quell'istanza, si creerebbero all'Amministrazione ferroviaria serii imbarazzi al proprio servizio, oltre una grande responsabilità.

><

Nel termine di scadenza dei *fatali* per l'appalto del tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto, della ferrovia Bologna-Verona (lunghezza m. 17,000, importo d'appalto lire 794,600) non venne presentata alcuna offerta di ribasso del ventesimo. L' appalto stesso rimase quindi definitivamente deliberato al sig. Luigi Morello, deliberatario provvisorio, per la somma di L. 692,493.90, ossia col ribasso del 12.85 p. 0|0 su quella di appalto.

><

Nella ripetizione dell'asta per l'appalto del tronco di ferrovia dall'Adige al Lusenzo, della linea Adria-Chioggia (lunghezza m. 9,886, importo d' appalto L. 1,631,000) non venne presentata alcuna offerta, e quindi l' appalto andò deserto per la seconda volta. Saranno accettate al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Venezia le offerte private per l'assunzione dell' appalto medesimo fino al mezzogiorno del 12 corrente.

><

Ci scrivono da Cuneo che quell' ufficio del Genio civile ha già completati gli studii al tavolo dei progetti tecnici dei tronchi 2° e 3° della linea Cuneo-Ventimiglia, compresi fra San Dalmazzo e Vernante, e che in breve i progetti stessi saranno sottoposti alla superiore approvazione.

Anche gli studii pel progetto del 2.o tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Nuceto e Priola, ai quali si provvede a cura dello stesso ufficio del Genio civile, sono prossimi ad essere compiuti, per cui il progetto verrà fra breve rassegnato al Ministero.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, la tariffa proposta dalla Società delle ferrovie Meridionali, della quale ci siamo occupati in un precedente numero, relativamente al trasporto di vino a piccola velocità da Pratola, Popoli, Sulmona, e Torre dei Passeri per Barletta,

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Camera di commercio ha interessato il Governo perchè la Stazione di Narzole venga ammessa al servizio cumulativo coll'estero, previo l'impianto nella medesima di una tettoia, di una gru e di un peso a bilico.

><

Anche la Deputazione provinciale di Pesaro si è associata alle consorelle di Ancona e di Forlì nel raccomandare al Ministero dei lavori pubblici l'istituzione di un treno diretto diurno fra Roma ed Ancona.

><

Come abbiamo già annunciato, col 16 corrente verrà sospeso il servizio cumulativo italo-austro-ungarico pei trasporti a grande ed a piccola velocità; cosicchè dal detto giorno i trasporti dall'Italia per l'Austria-Ungheria, o viceversa, saranno eseguiti da ferrovia a ferrovia, mediante appoggio ai punti di confine di Cormons-transito, Peri-transito o Pontebba.

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha pubblicato in proposito alcune norme ed avvertenze, che regolano il nuovo servizio, ed a cui rimandiamo gl'interessati.

><

Col giorno 10 corrente entrarono in vigore alcune modificazioni all'Orario generale delle Strade ferrate dell'Alta Italia del 1° giugno p. p., specialmente sulle linee liguri.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il preventivo di L. 107,100 ed il Capitolato d'oneri per l'appalto dei lavori d'impianto del binario di raccordo per l'Esposizione di Torino.

L'Amministrazione medesima prese inoltre le seguenti deliberazioni:

Accolse la domanda dell'Impresa industriale italiana per costruire a conto dell'Amministrazione una carrozza di 1.a classe con compartimenti a letto, da esporsi alla Mostra generale di Torino nel 1884.

Sottopose all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto ed il preventivo per l'impianto di un binario di ricovero dei treni merci nella Stazione di Cambiano, e quello per l'impianto in diverse Stazioni delle linee Savona-Bra-Acqui e Genova-Ventimiglia di bilancie a ponte e di sagome-limite;

Approvò i preventivi di spesa pei lavori di chiusura di una rotta dell'Adige presso Ceraino; per la sostituzione di una gru da pesi con altra di nuovo tipo nella Stazione di Cantalupo per L. 6,300; per l'impianto di una pompa a vapore pel rifornitore della Stazione di Mantova per L. 12.150; per aggiunta di scambii al bivio Vallino presso Torino P. N.; per l'ampliamento di binarii nella Stazione di Rovigo; per l'impianto della luce elettrica nelle Officine della Stazione di Verona; per l'impianto di una gru da pesi nella Stazione di Vado; per l'ampliamento di binarii nella Stazione di Dego; per una gara per l'acquisto di 15,000 tonn. di mattonelle confezionate con carbone inglese da consegnarsi a Pisa; ed approvò la Convenzione da stipularsi per l'esproprio di terreno occorrente per l'ampliamento della Stazione di Avigliana.

><

L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Gozzano a Domodossola ha sottoposto alla superiore approvazione i progetti di appalto dei seguenti tronchi della ferrovia medesima:

a) Casale Corte Cerro-Ornavasso;
b) Ornavasso-Piedimulera.

Riservandoci di dare nel prossimo numero dettagliate informazioni intorno al progetto del secondo tronco, esponiamo oggi le notizie più importanti procurateci circa il progetto del tronco Casale-Corte Cerro-Ornavasso.

La lunghezza di questo tronco è di m. 7,940, ed il relativo importo è preventivato in L. 2,100,000, delle quali per opere e provviste comprese nello appalto L. 1,490,000, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento e di quello fisso delle Stazioni e per lavori imprevisti.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da 9 rettilinei della lunghezza totale di m. 6,850, e da 8 curve dello sviluppo complessivo di m. 1,090: il raggio delle curve è variabile fra m. 400 e m. 1,500.

L'andamento altimetrico poi è costituito da m. 2,930 di tratti orizzontali; da m. 1,130 di livellette in ascesa e da m. 3,880 di livellette in discesa: la pendenza massima adottata è quella del 16.50 per mille, quella minima dell'1.50.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua che s'incontrano colla ferrovia sono progettate n. 21 opere d'arte minori, con luce variabile da m. 0,80 a m. 6. Oltre di queste, ne sono previste due speciali, consistenti in due ponti a travata metallica: il primo sul rivo San Carlo, di m. 14 di apertura; ed il secondo sul rivo Gabbio, della luce di m. 18.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate colla ferrovia, sono previsti 5 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada, è preventivata la costruzione di 7 case cantoniere, delle quali 5 doppie e 2 semplici.

Lungo il tronco si dovranno costruire due Stazioni: la prima per l'abitato di Gravellona-Toce, e la seconda per quello di Ornavasso.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta del 3 luglio corr., prendeva, fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Rialzamento del fabbricato viaggiatori alla Stazione di Corneto per ricavarvi nuovi alloggi pel personale.
2. Costruzione del lastrico in pietra nel pavimento della rimessa locomotive alla Stazione di Pisa.
3. Costruzione di un nuovo piano caricatore scoperto per le merci a p. v. in partenza a Roma.
4. Impianto definitivo della illuminazione elettrica alla Stazione di Roma.
5. Modificazioni di tariffe pel trasporto di minerali metallici, del coke, della ghisa ed altri prodotti dell'industria metallurgica.
6. Acquisto di piattaforme di m. 15 di diametro e loro posa in opera nelle Stazioni principali della rete.
7. Acquisto di acqua Marcia per la Stazione di Roma;
8. Acquisto di ghiaia, lamiere di rame, pannelli di lamiera di ferro, e carboni in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Belluno e Bribano, della lunghezza di m. 12,441 (escluse le espropriazioni stabili, e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,617,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire allo incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 65,000, ed in L. 130,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 246,059.10, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 maggio p. p., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Provaglio ed Iseo, della lunghezza di metri 3,532 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d armamento e del materiale fisso per le Stazioni), si procederà, alle ore 10 ant. del 23 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Brescia simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 233,756.15, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 10 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 12,500, ed in L. 25,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Napoli-Nola-Baiano e diramazioni. — Riceviamo la seguente circolare, a cui di buon grado diamo pubblicità:

Napoli, 1 *luglio* 1883.

Il sottoscritto si pregia partecipare alla S. V. Ill.ma che il sig. ing. Giovanni Frontini ha ceduto la concessione della ferrovia Napoli-Nola-Baiano ad una Società anonima, che si è costituita in Bruxelles il 23 aprile 1883 col nome di *Ferrovia Napoli-Nola-Baiano e diramazioni*, il cui statuto è stato approvato con decreto del Tribunale civile di Roma il giorno 18 maggio decorso.

Alla costituzione di questa Società ha contribuito la Banca Generale di Roma, insieme alla *Compagnie générale des Chemins de fer secondaires* di Bruxelles.

Fra i membri eletti a formare parte del Consiglio d'amministrazione, i signori barone O. de Mesnil di Napoli e comm. Giovanni Battista Favero prof. della R. Scuola di applicazione degli ingegneri in Roma, costituiscono, unitamente al sottoscritto, un Comitato rappresentante la Società in Italia. Gli altri cinque membri del Consiglio sono residenti a Bruxelles.

Fra i sindaci si trovano i sig. Federico Gallotti ed avv. Beniamino Spirito, di Napoli.

I lavori per la costruzione della linea sono già incominciati, ed a quest'effetto il personale tecnico si trova sul luogo per gli studii opportuni.

L'Ufficio centrale per la costruzione, retto dall'egregio sig. ingegnere-capo A. Lekeu, ha la sua residenza in Napoli (37, corso Garibaldi); ed è al prelodato sig. A. Lekeu che la S. V. Ill.ma è pregata di rivolgersi per quanto può riferirsi al tracciato od alla costruzione della linea.

Lo scrivente ha fiducia che la S. V. Ill.ma vorrà prestare alla nuova Società la sua benevola cooperazione per agevolare la costruzione della linea, che è proposito della Società di condurre il più presto che sia possibile a compimento.

Con distinta osservanza

Per il Comitato
rappresentante la Società in Italia,
Il Consigliere d'amministrazione
A. Cottrau.

Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. — Riceviamo pure la seguente che volentieri pubblichiamo:

Il sottoscritto si onora di partecipare alla S. V. che, in seguito a deliberazione presa dagli azionisti nell'assemblea del 2 aprile 1883, essendo compiute tutte le formalità prescritte dalle vigenti disposizioni legislative, la Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, a far tempo dal 16 luglio corrente, assumerà il nome di *Società anonima delle Ferrovie Nord-Milano.*

Colla più distinta osservanza

Il Direttore
Ing. Campiglio.

Ferrovie della provincia di Como. — Leggesi nell'*Araldo*:

La nostra Deputazione provinciale, nella sua seduta del 5 luglio corr., prese atto della dichiarazione della Società generale delle Ferrovie complementari, contenuta nella sua nota 27 giugno p. p., con cui conferma l'impegno assunto di concorrere, a momento opportuno, all'appalto della costruzione della ferrovia Como-Lecco.

Prese pure atto con riconoscenza della notizia data dal Ministero dei lavori pubblici, che va ad entrare nello stadio di esecuzione la ferrovia Como-Lecco, incominciando dal tronco Pontenovo-Oggiono, avendo a tal uopo date le disposizioni per l'impianto di un apposito Ufficio in Oggiono, cui pose a capo l'ing. del Genio civile sig. Luigi Pesso, che diresse con distinzione i lavori della ferrovia Vercelli-Novara-Pavia.

Accusò inoltre ricevuta alla Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, della notizia di aver essa Società presentata domanda al Ministero per la costruzione ed esercizio della Como-Lecco.

Ordinò la trasmissione al Ministero, raccomandandone l'assecondamento. della domanda della Società generale per le Ferrovie complementari, per avere l'approvazione del piano di ampliamento della Stazione di Saronno per raccordarla con la nuova linea Malnate-Saronno.

Tenne atto, infine, delle disposizioni date dalla Direzione della tramvia Como-Saronno, circa lo allestimento del piano particolareggiato delle opere di miglioramento del tratto Fino-Como, con raccomandazione di presentare il progetto stesso in tempo utile onde possa essere portato al Consiglio provinciale durante la sessione ordinaria.

Ferrovie piemontesi. — Il Sindaco di Torino ha ricevuto dal senatore Casalis il seguente telegramma da Roma, 5:

« Oggi senatori Eula, Pernati, Ghiglieri, Borelli, Riberi, Faraldo, Cornero, Farina, Casalis presentaronsi ministro Genala per raccomandargli i voti ferroviarii del Municipio di Torino. Esposero le ragioni dei singoli voti emessi il 22 giugno, aggiungendo essere pervenuta la proposta *Fell* per dare entro due anni servizio cumulativo diretto senza trasbordi tra Oulx e Brianzone.

« Ministro mostrò massimo interesse e pienissima conoscenza dei bisogni di Torino, rispondendo soddisfacentemente sopra tutti i punti. Produsse ottima impressione. Senatore Pernati aggiunse spiegazioni gradite dal Ministro, e lo ringraziò in nome del Municipio ».

Ferrovia di Savona. — La Corte d'Appello di Casale ha pubbblicato sabbato la sentenza nella causa fra il Governo e l'Impresa Guastalla, in dipendenza dalla liquidazione dei conti per la costruzione della ferrovia di Savona.

Il dispositivo della sentenza è del seguente tenore:

« La Corte, reietta ogni contraria e diversa istanza, eccezione e deduzione, e quindi anche la domanda di nuova perizia in continuata riparazione della sentenza del Tribunale di primo grado, 2 luglio 1880, e del cui appello si tratta;

« 1° Dichiara tenute le Amministrazioni dei lavori pubblici e delle finanze al pagamento integrale alla Ditta Guastalla della somma di L. 8,909,941.29, giusta il Capo II della declaratoria della sentenza della Corte di Parma, 28 marzo 1882, salvo il deconto della provvisionale, di cui al Capo VII di detta sentenza.

« 2° Dichiara essere dovuti e doversi quindi pagare alla Impresa dalle Amministrazioni stesse gli interessi nella ragione del 5 0[0, tanto sulla somma preannunciata, quanto su quella di L. 312,173.36; residuo prezzo del contratto di appalto di 42 milioni, solo però dal giorno della introduzione della presente lite, e cioè dall'8 marzo 1876 in avanti.

« 3° Rigetta ogni istanza di restituzione della somma cauzionale e del residuo prezzo d'appalto, sino a che risultino tacitati i creditori della Ditta Guastalla per le subite espropriazioni di terreno.

« 4° Mette le spese del presente giudizio, da liquidarsi dal consigliere Meagile, per un terzo a carico delle Amministrazioni, e per due terzi compensate ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* dà i seguenti dettagli sulla recente assemblea generale degli azionisti del Gottardo, di cui si è parlato:

Il ceto commerciale e finanziario nella Svizzera si è commosso, a proposito di questa adunanza, specialmente per il tentativo fatto dagli azionisti del Consorzio estero di porre l'*embargo* sopra un milione e mezzo di franchi, che si volevano dedurre dal passivo del 1882 per portarli sull'esercizio del 1883. Ciò avrebbe aumentato l'attivo del 1882 d'altrettanto, permessa la ripartizione di un più grosso dividendo, e gettata una luce favorevole sulle Azioni del Gottardo. Si trattava dapprima di una somma di 442,000 franchi da levare dal conto dell'anno 1882 per portarla a quello del 1883; questa somma si componeva delle spese fatte per le feste d'inaugurazione (fr. 58,345.57), d'acquisti di terreni (fr. 117,753 96), d'acquisto di macchine (fr. 16,508.17), e di perdite sui corsi d'emissione (fr. 85,000). In secondo luogo si trattava di un beneficio di corso di fr. 1,048,000 da togliersi dal conto di liquidazione per essere consacrato ad un fondo speciale di riserva. Gli azionisti ed i membri svizzeri del Consiglio d'amministrazione protestarono, ma gli azionisti esteri replicarono, dichiarando che non si lascierebbero nè intimidire, nè spaventare dalla minaccia di un intervento del Consiglio federale, che mantenevano tutti i loro diritti, e non intendevano che avessero ad essere limitati in nulla; in breve, nella votazione i banchieri di Vienna, di Francoforte e di Berlino vinsero con 1719 voti contro 811, malgrado le proteste dei signori Rieter, Vigier, Butzberger, Meyer, Hettlingen ed altri azionisti svizzeri.

Un corrispondente del *Novelliste* aggiunge che la discussione fu assai calma; i portatori di titoli tedeschi si sentivano in forza. L'esclusione dal Consiglio d'amministrazione d'ogni membro italiano farà, lo si teme, il più cattivo effetto in quel paese.

Anche il membro lucernese fu costituito col sig. avv. Temme di Basilea, il quale è il consigliere giuridico dei portatori di titoli tedeschi.

La decisione degli azionisti essendo contraria agli statuti, che riservavano al Consiglio d'amministrazione il diritto di fissare i conti e stabilire il dividendo, è assai probabile che, sul ricorso dell'Amministrazione, sarà cassata dal Consiglio federale.

— Nella seduta del 3 corr. al Consiglio Nazionale, la Commissione della gestione presentò il seguente postulato:

« Il Consiglio federale è invitato a sorvegliare rigorosamente la ferrovia del Gottardo, perchè la Società non abbia a ripartire alcun dividendo agli azionisti, finchè non abbia adempito tutti gli obblighi concessionali ».

Il sig. *Marmier* sviluppa questo postulato, sostenendone l'utilità.

Il sig. *Butzberger* lo combatte, sostenendo che la Confederazione non ha il diritto di far ciò; invece essa possiede la competenza di prescrivere la costruzione di certe linee.

Il sig, *Welti* sostiene che la Confederazione deve impiegare dei mezzi giuridici per ottenere la costruzione della linea Immensee-Lucerna. Il Consiglio federale ha già esaminato questa quistione, ma non si può impedire il pagamento del dividendo fissato agli azionisti. Il Consiglio federale può decidere se la ferrovia del Gottardo possiede le forze finanziarie necessarie per la costruzione delle rimanenti linee; dei mezzi coercitivi verso la ferrovia del Gottardo non darebbero alcun profitto; contro il Consiglio federale sarebbero mal a proposito impiegati. I suoi doveri gli sono tracciati dal trattato internazionale, e quindi deve riservarsi un accurato esame della quistione. La Ferrovia del Gottardo ha ancora molte spese in prospettiva, e finora non sa ancora come andrà a finire il processo Favre.

— Nella seduta del 5, continuando la discussione, il sig. *Sulzer* appoggiò il postulato della Commissione.

Il sig. *Brosi*, da parte sua, è d'accordo sulla tendenza del postulato, ma è dubbio che quest'affare entri nella competenza del Consiglio federale. Presenta quindi una proposta tendente ad invitare il Consiglio federale a voler esaminare se i mezzi finanziarii della Ferrovia del Gottardo le permettano, a tenore delle disposizioni del trattato tra la Svizzera, l'Italia e la Germania, l'esecuzione delle linee di diramazione.

Il sig. *Wuest* aderisce a questa proposta.

Il sig. *Carrer* osserva che prima che, la Compagnia del Gottarpo possa costruire i tronchi di diramazione, dovrà disporre il doppio binario su tutta la linea, come è voluto per trattato. I suoi mezzi non gli permettono di procedere ora a costruzioni. In tutto sono disponibili 21 milioni di franchi, ed inoltre e tuttora pendente il processo Favre, in cui è impegnata una somma di 14 milioni ed il cui esito è ancora incerto. I due tronchi di diramazione si costruiranno, ma devesi aspettare che si abbiano i mezzi.

Il sig. *Vonmatt* appoggia ancora la proposta Brosi, che è poi approvata a forte maggioranza.

Ferrovie francesi. — La Commissione del regime generale delle ferrovie ha tenuto lunedì scorso una nuova riunione.

La Convenzione colla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée è stata approvata articolo per articolo. Alcune modificazioni, però poco importanti, furono introdotte in alcuni articoli. La Commissione ha specialmente adottato un emendameoto del sig. Sarrien, secondo il quale il Governo sarà tenuto a determinare, nella legge di finanza, l'estensione dei lavori da eseguire annualmente dalle Compagnie. Questa disposizione sarà inserita, non nella Convenzione, ma nel progetto di legge che l'approva.

Su proposta del sig. De La Porte, deputato delle Deux-Sèvres, è stato deciso che s'inviterebbe il Governo a sopprimere l'articolo 7° del progetto. Questo articolo stipula che le spese, che saranno necessarie per mettere in assetto alcune linee cedute gratuitamente alla Compagnia, dovranno essere esattamente determinate.

La Commissione ha parimenti risolto d'invitare il Ministro dei lavori pubblici ad inserire nel progetto di Convenzione una clausola, che riserva espressamente allo Stato il diritto di fare dei prestiti, allorchè credesse il momento favorevole.

All' indomani la Commissione suddetta è stata avvertita ufficialmente dal sig. Baïhaut, sottosegretario di Stato, dell'accettazione, da parte della Compagnia di Lione, delle modificazioni introdotte in alcuni articoli della Convenzione.

Il sig. De La Porte e parecchi de'suoi colleghi della minoranza hanno presentato alla Commissione il seguente schema di risoluzione:

« Considerando che le nuove Convenzioni hanno per effetto diretto o indiretto di far garantire, oltre il capitale Obbligazioni, anche il capitale-Azioni, la Camera invita il Ministro dei lavori pubblici a riservare, con una clausola espressa dalle Convenzioni, il diritto d'introdurre delle tariffe interne d'importazione, di esportazione e di transito, giusta il parere delle Camere di commercio e del Comitato consultivo delle ferrovie ».

La Commissione, dopo avere adottata la Convenzione conchiusa colla Compagnia di Lione, ha eletto, con 12 voti, il sig. Rouvier a relatore.

È stato poi deciso che nessun rapporto sarà presentato all'Ufficio della Camera, prima che tutte le Convenzioni sieno esaminate e risolta la questione delle tariffe.

La Commissione adottò pure un emendamento del signor Beniamino Raspail, con cui si vieta ai membri del Parlamento di far parte dei Consigli d' amministrazione delle Ferrovie che hanno contratti collo Stato. —

Successivamente, non volendo la Commissione che le si potesse rimproverare un prolungamento delle sedute della Camera, nè l'aggiornamento della sessione dei Consigli generali, ha votato anche le Convenzioni col Nord, col Midi, con l'Est e con l'Orléans, e nominato il sig. Rouvier relatore per tutte.

Credesi che, presentato il rapporto Rouvier, la discussione potrà aprirsi giovedì prossimo, per chiudersi verosimilmente il 21 corr. Non si dubita di un voto favorevole.

Disastro in Francia. — Si ha Parigi, 6, essere accaduto un deragliamento d'un treno fra Tournai e Valenciennes, per un tratto di 50 metri. Vi fu un morto e varii feriti più o meno gravemente.

Ferrovie inglesi. — Sabato, 30 giugno, a Grevesend ebbe luogo la cerimonia di smuovere la prima zolla di terra della nuova ferrovia fra Grevesend e Fakenham, di cui si comincia ora la costruzione. Il nuovo tronco andrà a connettersi colla linea Londra-Chatham-Dover, è lungo cinque miglia, e vi saranno Stazioni intermedie a Southfleet e vicino a Rosherville.

Ferrovia del Senegal. — Togliamo dal *Temps:*

La Camera francese, nella seduta del 15, ha discusso il progetto di legge, che accorda al Ministro dei lavori pubblici un credito di 4,677,000 fr. per la continuazione della ferrovia del Senegal. Il Presidente del Consiglio ed il relatore, Arturo Leroy, hanno avuto molto da fare per tener fronte alle critiche, che sono state soprattutto dirette contro il prezzo di costo della linea in questione. Si sa, infatti, dalle informazioni che abbiamo parecchie volte pubblicate sulla questione, che le spese dell' impresa sono salite finora ad una ventina di milioni, sebbene siano stati posti a quest'ora 16 chilometri di rotaie. Ma è giusto il dire che molta parte di questa somma è stata assorbita dalla costruzione di fortini e da spedizioni militari necessarie per garantire la sicurezza e la pacificazione della regione che deve attraversare la linea. Bisogna anche aggiungere che i lavori preparatorii sono stati eseguiti sopra una considerevole frazione di tracciato. Ciò è quanto il Presidente del Consiglio ed il sig. Leroy hanno risposto agli avversarii del progetto, aggiungendo che la ferrovia progettata era indispensabile per garantire le comunicazioni e il vettovagliamento della colonna spedizionaria, la quale, sotto il comando del colonnello Desbordes, ha piantata la bandiera francese sull'alto Niger. Queste ragioni hanno convinta la Camera; la proposta di prorogare la discussione è stata respinta da 241 voti contro 216, l'inchiesta del sig. Blancsubé sulla condotta finanziaria dell' operazione è stata del pari respinta da 268 voti contro 182, e il complesso del progetto di legge venne adottato colla maggioranza di 273 voti sopra 374 votanti.

Notizie Diverse

Palazzo del Parlamento — La Commissione istituita col Decreto Reale del 27 maggio scorso, allo scopo di scegliere la località pel palazzo del Parlamento, di determinare il relativo programma per la formazione e per la scelta del progetto, è risultata composta come segue:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, *presidente;*
Comm. Brioschi prof. Francesco, senatore;
Comm. Saracco avv Giuseppe, id.;
Comm Crispi avv. Francesco, deputato al Parlamento;
Comm. Sella prof. ing. Quintino, id.;
Comm. Brauzzi ing. Osea, ispettore del Genio civile;
Cav. Comotto ing. Paolo, ispettore del Genio civile;
Il Sindaco di Roma;
Il Presidente dell' Accademia di San Luca.

Il comm. Tancredi Michelangelo, direttore-capo di divisione del Ministero dell' interno, è incaricato delle funzioni di segretario.

Bonificamento dell' Agro Romano — Il Senato, nella seduta del 6 corrente, ha approvato con voti 62 contro 13 il progetto di legge sul bonificamento agrario dell' Agro romano, e con voti 67 contro 8 quello sul riparto tra lo Stato e gli enti interessati della spesa necessaria alla esecuzione delle opere di bonificazione contemplate dalla legge 23 luglio 1881.

L'8 corr. S. M. il Re ha firmato il decreto, che sanziona e promulga le dette leggi.

Porto d'Ancona. — Leggiamo nell'*Italia Militare*:

Da informazioni ricevute ci risulta che fra i tanti lavori che dovranno compiersi per la difesa generale delle nostre coste, havvi quello interessantissimo, del quale si occupò la Commissione presieduta dal tenente generale Longo, cioè del porto d'Ancona.

Si sarebbe proposto adunque di rendere quel porto capace di ricevere delle corazzate di primo ordine, ciò che non può avvenire ora per mancanza di profondità del mare; mentrechè in tempo di guerra sarebbe un sicurissimo porto di rifugio per una squadra protetta dalla linea di fortificazioni terrestri e da quella non meno efficace della difesa subacquea.

Nuovo Stabilimento siderurgico in Italia — Leggiamo nella *Gazzetta Piemontese* di lunedì:

Sappiamo che fin dal decorso anno, per iniziativa dell' ing. comm. Rognetta, furono, d'accordo coi signori Schneider e C.ª, proprietarii delle Officine del Creusot, accuratamente studiate le risorse della Valle d' Aosta in minerali di ferro, in vista dell' impianto di un grande Stabilimento metallurgico in Italia. I minerali dell'isola d'Elba non potrebbero che in parte servire per gli approvvigio-

namenti della fabbrica d' acciaio, perocchè si afferma che i minerali dell'Elba non sono manganesiferi, e contengono troppo zolfo per poter essere utilmente impiegati soli nella fabbricazione degli acciai superiori, e debbono perciò essere mescolati in proporzioni convenienti con minerali carbonati e manganesiferi, ed i minirali di Cogne della valle d'Aosta furono riconosciuti convenientissimi per tale miscelo, entrando in essa in notevole proporzione. Pare che le trattative siano molto avanzate tanto da far sperare una pronta soluzione.

Difatti, il signor Raymond, ingegnere in capo delle miniere della Ditta Schneider e C^a^, giunse ieri nella nostra città e partì con altri alla volta di Cogne, per gli ultimi rilievi ed esami delle miniere e degli stabilimenti.

Sembra che per l'impianto si formerebbe una Società anonima italiana col capitale di 20 milioni. I principali promotori sarebbero: il sig. Enrico Schneider del Creusot, diversi istituti di credito, fra i quali l'Unione Banche piemontese e subalpina, l' ing. comm. Rognetta, e parecchi notevoli banchieri italiani ed esteri.

Lo Stabilimento metallurgico si occuperebbe specialmente della fabbricazioue degli acciai di qualità superiore, per usi della guerra, della marina e delle ferrovie.

L'ubicazione dello Stabilimento non sarebbe ancora decisa, cercandosi un sito ove si possano assicurare gli approvvigionamenti di litantrace dalle provenienze inglesi, dal mezzogiorno della Francia e dalla Germania per la via del Gottardo.

Le miniere di Cogne riceverebbero una potente organizzazione, analoga a quelle d'Allevard e St.-Georges, ora appartenenti al Creusot, in modo da assicurare un'estrazione importante. gli alti forni locali verrebbero conservati e forse anche estesi per la fabbricazione di ghise speciali.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. annuncia che con R. Decreto del 17 maggio scorso venne concessa alla Società Enfrey Etchats e Comp. la miniera di piombo detta *Arenas su Pitzianti*, posta nei Comuni d'Iglesias e Fluminimaggiore, provincia di Cagliari.

Esposizione generale italiana — Giovedì scorso, nell'aula del Consiglio comunale di Torino, si radunava il Comitato generale dell' Esposizione generale italiana pel 1884.

Assistevano una cinquantina circa di membri del Comitato medesimo, insieme a quelli del Comitato esecutivo.

Presiedeva il Sindaco conte Di Sambuy, vice-presidente del Comitato generale, il quale, a nome del presidente, il Duca d' Aosta, dichiarò aperta la seduta.

Si acclamarono a nuovi membri del Comitato generale gli onerevoli signori: principe Torlonia di Roma, senatore Campana di Venezia, comm. Tolomei sindaco di Padova, barone Raimondo Franchetti sindaco di Treviso, comm. Desiderato Chiaves, principe Canossa di Verona, barone Revedin di Ferrara, ing. Chizzolini di Milano, prof. Enrico Gamba di Torino.

Il segretario generale Daneo diede lettura della relazione del Comitato esecutivo.

Il conte Di Sambuy diede poscia lettura del bilancio preventivo.

Il totale delle entrate presunte prima dell' apertura dell' Esposizione si calcola in L. 3,825,000, e si bilancia con quello delle spese preventivate.

Su questo bilancio fecero alcune osservazioni i signori Denza e Corsi, a cui rispose l' on. Villa presidente del Comitato esecutivo, facendo notare che trattasi del bilancio anteriore all' apertura e quindi all' esercizio dell' Esposizione, e che tale esercizio sarà regolato in seguito con altro bilancio, non essendosi voluto col presente nè vincolare, nè far assegnamento sulle future risorse dell'Esposizione.

Parlò poi dello stato attuale dei lavori, i quali, affidati ad intelligenti impresarii, procedono colla maggiore alacrità.

Chi visita il recinto dell' Esposizione vede fervere la vita attivissima di un vero cantiere, che misura 200 mila e più m. q., e dove le fabbriche sembrano sorgere come per incanto.

Tutti i locali dovranno essere compiuti pel 20 novembre prossimo venturo. Si sono pure incominciati gli studii e gli appalti per gli addobbi.

Parecchie aggiunte e modificazioni si sono dovute fare ai progetti primitivi, in seguito alla deliberata Esposizione internazionale di elettricità. A questa mostra speciale furono invitati i principali produttori esteri, e le loro adesioni furono numerose, di guisa che il Comitato dovette prendere un nuovo locale di 4,500 metri quadrati, oltre una vasta superficie a cielo libero. Altre disposizioni si dovettero prendere per la deliberata Esposizione zootecnica. Tale Esposizione sarà rinnovata ad intervalli secondo le stagioni, ed ogni intervallo verrà chiuso con una fiera. La Mostra zootecnica sarà preceduta da un concorso ippico con premii.

Accennando ai progetti fattisi per provvedere l' Esposizione di una forza motrice di oltre 600 cavalli, rammenta come la Commissione incaricata di tali studii ebbe il dolore di perdere uno dei suoi membri più competenti ed apprezzati, il comm. ing. Elia.

Dopo ciò, il bilancio venne approvato all' unanimità.

Nomine e promozioni. — In seguito a parere favorevole del Comitato del Genio civile, è stato firmato il Decreto Reale, col quale il comm. Emanuele Artom, direttore generale dei ponti e strade, viene nominato Ispettore nel Corpo del Genio civile, ed il comm. Carloni è nominato a Direttore generale di ponti e strade.

Concorsi. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. annuncia che il concorso per 4 posti d'allievo-ingegnere nel R. Corpo delle miniere, al quale si riferiva l'avviso del 12 corrente, avrà luogo il giorno 8 ottobre p. v., alle ore 9 ant., in una sala del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Le domande saranno ricevute fino al 30 settembre.

— Il Ministero dell'istruzione pubblica annuncia che il termine utile per la presentazione dei progetti di un Ospedale policlinico in Roma, giusta il programma di concorso bandito il dì 11 aprile 1883, è prorogato di tre mesi; e quindi la scadenza del termine medesimo è fissata pel giorno 11 gennaio 1884, alle ore 5 pom.

Servizio postale. — La Direzione generale delle poste annuncia che, in relazione al R. Decreto delli 4 febbraio u. s., dal 1° del corr. mese di luglio sono elevate alla 1^a^ classe, con facoltà di emettere e pagare vaglia ordinarii e militari nel limite massimo di L. 50 cadauno, e di spedire e ricevere lettere raccomandate, le seguenti Collettorie rurali:

San Dalmazzo (Tenda), in provincia di Cuneo.
Vezza d'Alba, id. id.
Castello (Sesto Fiorentino), in provincia di Firenze.
Castrocaro, id. id.
Poggio a Cajano, id. id.
Muggia, in provincia di Macerata.
Affori ed Uniti, in provincia di Milano.
Arconate, id. id.
Bareggo, id. id.
Cercola, in provincia di Napoli.
Ponticelli, id. id.
Calcarelli, in provincia di Palermo.
San Lorenzo, id. id.
Glorie di Mezzano, in provincia di Ravenna.
Canepina, in provincia di Roma.
Fiumicino, id. id.
Latera, id. id.
Vallerano, id. id.
Bottrighe, in provincia di Rovigo.
Santa Maria Maddalena, id. id.
Piuro, in provincia di Sondrio.
Lazise, in provincia di Verona.
Parona all'Adige, id. id.
Pastrengo, id. id.

Ufficii telegrafici. — Il 16 giugno p. p. nella Stazione ferroviaria di Valle d'Olmo (provincia di Palermo) è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati; ed il 17 è stato aperto in Bitritto (prov. di Bari) un Uf-

ficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 20 stesso mese, nella Stazione ferroviaria di Santa Severa (prov. di Roma), ed il 21 in quella di Abbasanta prov. di Cagliari), è stato attivato il servizio pel Governo e pei privati con orario limitato. Nello stesso giorno 21 è pure stato aperto in Sossano (prov. di Vicenza) ed il 26 in Pratovecchio (prov. di Arezzo) un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 4 corr. in Minerbe (provincia di Verona) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna notifica che le linee telegrafiche dell' America del Nord sono state estese alla regione chiamata *North Western Territory* dei possedimenti britannici del Canadà, che è situata fra i territorii di Manitoba e Colombia britannica. La tassa dei telegrammi per questa destinazione è di L. 3,55 per parola, a partire da Brest o da Londra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, rimasero appena sfiorati, e poca fu l'importanza degli affari a cui diedero luogo.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 483 e sul 472 *ex-coupon*, e solo per ultimo risalirono a 476.50 e 477. Le Obbligazioni relative trovarono danaro a 271.50; i Boni a 529 *ex coupon*.

Le Obbligazioni Sarde vennero quotate a 271.50 quelle della serie A; a 268.50 quelle della serie B; le nuove a 269.50.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, si tennero a 285.25; quelle di seconda emissione a 283; le Centrali-Toscane a 455; le Pontebbane a 440 *ex-coupon*, le Meridionali austriache a 291.50 *ex coupon*.

A Parigi, le Azioni Lombarde vennero quotate a 328.75 a 331.25; le Obbligazioni relative a 293 ed a 290.75; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 290; le Azioni Ferrovie Romane a 132.50

CONVOCAZIONI

Banca italiana di costruzione — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corrente in Genova, per la relazione del Consiglio d' amministrazione, per approvazione del bilancio 1882, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società anonima delle Miniere di rame di Poggio Alto in Firenze — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 24 corrente in Firenze (via Bufalini, 30), per trattare degli oggetti già posti all'ordine del giorno.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima della Strada ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo — Dall' 11 corrente si pagheranno agli azionisti L. 21.50 per Azione, come dividendo 1882, in Torino, sede sociale (via Santa Teresa, 18).

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza — Dall' 11 corr. si pagheranno agli azionisti L. 28.30 per Azione, cioè L. 15.80 come dividendo 1882, più gl' interessi 1° semestre 1883 in ragione del 5 p. 0[0: in Torino, presso la sede sociale (come sopra); ed in Piacenza, presso il banchiere Ponti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.)

Sino al mezzodì del 15 corrente, presso la Direzione del Genio militare per la Marina in Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non minore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'impianto nel R. Arsenale marittimo in Venezia di una grue idraulica, della portata di 160 tonnellate, in diminuzione dell' importo di L. 195,500, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Roma, si terrà un' asta per l' appalto della quinquennale manutenzione delle seguenti strade suburbane: 1ª Anagnina, pel presunto importo di annue L. 4,100; 2ª Prenestina, per annue L. 20,000; 3ª Tusculana, per annue L. 10,400; 4ª delle mura sulla sinistra del Tevere, per annue L. 13,800. Manutenzione dalla consegna al 30 giugno 1888. Depositi interinali: per la 1ª strada L. 295, per la 2ª L. 1045, per la 3ª L. 520, e per la 4ª L. 600; cauzioni definitive rispettive: L. 700, L. 1300, L. 900 e L. 900. I *fatali* scadranno il 27 corrente.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Municipio, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di restauro della fontana in piazza della Bocca della Verità, per il presunto importo di L. 16,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,600, oltre L. 600 per le spese d' asta e contratto.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Castelfranco Veneto, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di un fabbricato scolastico, per il presunto importo di L. 54,158.94. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva L. 8,000, ambedue in valuta legale o rendita D. P. I *fatali* scaderanno il 26 corrente.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di chil. 39,000 di ottone in lamiera mezzana, sull' importo di L. 77,837.76, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale L. 8,600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chil. 38,000 di ottone in lamiera mezzana, sull' importo di L. 75,790.51, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 8,400 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà pure al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di chil. 38,000 di ottone in lamiera mezzana, sull' importo di L. 75,051.90, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna come sopra. Deposito cauzionale come sopra.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria della Fabbrica d' armi di Torino, si terrà un' asta per l' appalto per la fornitura di 5,500 aste per casse da fucili per L. 16,500, e di 5,500 aste per casse di moschetti da truppe speciali per L. 11,000, e quindi in totale per L. 27,500. Consegna entro 110 giorni in 3 rate: la 1ª di 2000 aste da fucili e 2000 aste da moschetti nei primi 50 giorni, e le altre 2 di 1750 per ciascun genere di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 2,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Reggio Calabria, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di completamento del tratto di strada provinciale della sponda destra del torrentello Mammone all' abitato di Caridà, della complessiva lunghezza di m. 6,272.78, per la presunta somma di L. 149,174.07. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 15,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Popoli (prov. di Aquila), si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di conduttura d' acqua potabile e costruzione colle relative fontane, per il presunto importo di L. 63,425.38. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,313, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori d' ampliazione dei magazzini del molino del Martinetto superiore, per il presunto importo di L. 22,500. Condizioni d' asta e Capitolato visibili presso il civico Ufficio d' arte.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1883

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	467,830.60	292.76
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.00	457,641.55	297.36
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 59.00	— 10,189.05	+ 4,60
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,594.22	9,660,961.45	6,059.99
Introiti corrisp. nel 1882	1,516.43	9,206,774.87	6,071.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 77.79	+ 454,186.58	— 11.36
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,338.—	246,361.60	184.13
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	234,893.70	175.56
Differenze nei prodotti della settimana 1883	»	+ 11,467.90	+ 8.57
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	4,865,463.60	3,636.37
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.—	4,663,805.26	3,485.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	»	+ 201,658.34	+ 150.72

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	29,693,57	11,756,20	10,530,54
Piccola Velocità	9,474,85	362,65	7,389,66
Totali . . .	39,168,42	12,118 85	17,920,20

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	693,981.43	21,462.52
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	624,498.80	19,371.29
Differenza (in più . . .	5	69,482.63	2,091.23
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 detto 1883.	1,685,418	6,617,210.09	18,610.98
Periodo corr. 1882	1,681,000	6,253,120.40	17,633.20
Aumento	4,418	364,089.69	977.78
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 01	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253.36	97,091.61	10,020 20	127,36.177

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	25,500	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	5,000	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	140,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	130,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	266,000	»
GHISA da rifondere	»	110,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME da rifondere	»	20,000	»
ZINCO da rifondere	»	30,000	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	1,100	»
ASSI montati fuori uso da veicoli N. 50	»	33,000	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi fuori servizio	»	3,000	»
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	7,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **14 luglio 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 16 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 Giugno 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI PETROLIO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'acquisto di chilog. 100,000 di Petrolio, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 23 Febbraio 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana N. 7) e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, NAPOLI, ROMA, ANCONA e CIVITAVECCHIA.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 13 Luglio corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi la indicazione:

Offerta per la fornitura di Petrolio.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza dell'Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano, per ogni 1,000 chilog. di Petrolio.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nell'offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire il Petrolio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

L'apertura delle offerte alla quale potranno assistere i concorrenti, previa presentazione della ricevuta dell'eseguito deposito, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione il giorno 14 Luglio a ore 2 pom.

Firenze, 5 Luglio 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Tut. ingr. responsabile

Anno XVI · Mercoledì 18 Luglio 1883. Num. 29

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

TARIFFE FERROVIARIE

FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA VIA GOTTARDO

Nel numero 180 del giornale *Il Popolo Romano* si commenta la risposta data, nel *Monitore* del 13 giugno scorso, ad un articolo sulle tariffe dei trasporti ferroviari fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo, apparso in altro giornale di Genova.

Merita davvero di rilevare qualche punto del commento fatto alla nostra risposta, giacchè il giornale di Roma, mentre riconosce *esatte in parte* le considerazioni da noi fatte, non dimostra poi in quale altra parte esse sieno inesatte e soltanto ci fa sapere che non tutte le ferrovie svizzere contribuiscono egualmente al fatto indiscutibile della elevatezza delle loro tariffe, ma che la Gotthardbahn ha prezzi più miti, mentre la Nord Ostbahn e la Unione Svizzera li hanno assai più elevati.

Tutto questo per noi e, crediamo, per tutti coloro che si valgono delle ferrovie, significa meno che zero, essendo ovvio che quanto importa al commercio è il prezzo complessivo dall'uno all'altro estremo della spedizione e non già le quote parziali spettanti a ciascuna Amministrazione interessata nel percorso totale. Tutto al più vale a confermare che per il grande traffico ci vogliono grandi linee e grandi Amministrazioni, e non dei percorsi troppo frazionati.

Ora se il prezzo di trasporto dal punto di frontiera alla destinazione svizzera, per effetto della elevatezza delle tariffe sovra una o più linee delle diverse Amministrazioni svizzere, riesce superiore od eguale al prezzo della via rivale, nonostante la minore distanza, si potrà sempre sostenere, come abbiamo sostenuto e sosteniamo, che la responsabilità è tutta intera delle ferrovie svizzere. Forse il commento del giornale di Roma servirebbe di difesa, non molto efficace però, pella sola Gotthardbahn, che si pretende abbia applicato al trasporto p. e. dei cereali, delle tasse molto ridotte in confronto alle ferrovie connazionali. Abbiamo ragione di credere che le riduzioni della Gotthardbahn non sieno poi gran cosa e non discendano certamente alla base chilometrica adottata dall'Alta Italia; ma ad ogni modo per noi, che non abbiamo attaccato le ferrovie svizzere, e tanto meno la Gotthardbahn, se non per difendere, come di ragione e giustizia, l'Alta Italia dagli attacchi del giornale di Genova, resta sempre il fatto indiscutibile che le tasse di trasporto sul percorso svizzero sono molto più alte che non sul percorso italiano. Ed a dimostrare come la Gotthardbahn non abbia fatte concessioni soverchie, nemmeno colla sua vantata tariffa dei cereali, basterà dire che *solo per pochissime, non tutte importanti località svizzere di destinazione* ed unicamente pei trasporti di almeno diecimila tonnellate effettuati da una sola Ditta in un anno, *la base chilometrica della Gotthardbahn è appena eguale alla base del percorso italiano da Genova, che vale invece per qualsiasi trasporto di sole dieci tonnellate!!!*

E questo fia suggel, che ogni uomo sganni. —

Il giornale *Il Popolo Romano* osserva che l'Alta Italia applica tasse assai più elevate pei trasporti di cereali destinati alla Svizzera, quando non sieno provenienti da Genova, e cita alcuni esempi che danno una base chilometrica più alta di quella da Genova, che dapprincipio era la sola messa in discussione. Noi non comprendiamo il ragionamento, nè sappiamo persuaderci dell'importanza che può avere il traffico dei cereali p. e. fra Laveno, Serravalle, Arona o Biella e la Svizzera. Questo modo di ragionare

equivale a null'altro che a spostare la questione per far piacere a chi, non avendo argomenti serii da mettere in campo a propria difesa, ne adduce taluni altri, che possono soltanto trarre in inganno il benevolo lettore.

Non è egli uno scherzo il far paragone fra il transito dei cereali da Genova dove arrivano i grani dell'Oriente, col traffico di quella merce da Laveno (*sic*), da Serravalle Scrivia (*sic*), da Arona (*sic*) o da Biella (*sic*)? Vogliamo anche per correntezza ammettere che si debba tener conto, sia pure pei cereali, delle altre località italiane all'infuori di Genova, ma per queste il paragone non potrà più farsi con le località, per giungere alle quali si attraversa la Rete del Gottardo, ma bensì con le località interne, e preghiamo il giornale di Roma a voler contrapporre le tariffe adottate per esse dalla Gotthardbahn alle tariffe dell'Alta Italia, da lui citate.

		km.		L.		Cent.	
Da Pino	ad Ambri Piotta	107	—	11.50	—	10.74	p. tonn. e km.
»	a Balerna	81	—	9.60	—	11.42	»
»	» Biasca	45	—	6.10	—	13.55	»
»	» Capolago	75	—	8.80	—	11.73	»
»	» Claro	33	—	5.—	—	15.15	»
»	» Lugano	61	—	7.50	—	12.29	»
»	» Locarno	29	—	4.70	—	16.20	»

E notisi ancora che a questi prezzi, calcolati sovra distanze maggiori delle reali nelle tratte alpine e con basi di tanto più elevate di quelle dell'Alta Italia (nelle quali ultime è compresa l'imposta governativa e le tasse di manipolazione e di frontiera) si deve pure aggiungere la spesa dello scarico all'arrivo in Svizzera, perchè tale operazione è fatta colà a cura dei destinatari. Davvero, non ci pare che le ferrovie italiane facciano, nemmeno sotto questo aspetto, brutta figura in confronto alle Ferrovie svizzere.

Giacchè da ultimo il nostro confratello di Roma ha voluto gratificarci di una raccomandazione, esortandoci allo studio delle cifre da esso addotte, vogliamo ricambiarlo con altra raccomandazione nell'interesse del paese nostro e pel decoro, che a noi preme, delle ferrovie italiane, le quali hanno sempre, ed ancor più nella spinosa e tuttora accesa questione della via del Gottardo, procurato di fare opera savia e patriottica. Vegga adunque il nostro confratello se non sia ottimo partito di andare guardinghi assai nello assumere le difese delle Amministrazioni estere, le quali non sempre propugnano interessi che si possano facilmente conciliare cogli interessi italiani.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

(Contin. — V. n. 27).

Come siansi distribuiti i viaggiatori tra le varie classi nei due anni che abbiamo in esame, apparisce dalla tabella qui appresso:

		Viaggiatori a prezzo intero				Viaggiatori a prezzo ridotto				MILITARI od altri viaggianti per conto dello Stato
		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	
Numero dei Viaggiatori	1882	92,435	566,165	2,122,138	268,297	73,756	467,889	709,218	2,288	411,282
	1881	89,790	541,610	2,078,288	297,696	71,361	448,413	718,636	2,561	384,154
Aumento		2,645	24,555	43,850	»	2,395	19,476	»	»	27,128
Diminuzione		»	»	»	29,399	»	»	9,418	273	»
Prodotto dei Viaggiatori	1882	1,098,467.56	2,576,956.69	3,728,433.86	168,029.38	323,189.86	1,017,239.28	754,444.37	857.42	1,042,494.69
	1881	1,091,838.55	2,513,728.91	3,629,282.10	185,247.97	318,178.88	995,373.88	736,228.20	1,000.89	967,528.99
Aumento		6,629.01	63,227.78	99,151.76	»	5,010.98	21,865.40	18,216.17	»	74,965.70
Diminuzione		»	»	»	17,218.59	»	»	»	143.47	»
Prodotto medio per Viaggiatore	1882	11.88	4.55	1.76	0.63	4.38	2.17	1.06	0.37	2.53
	1881	12.16	4.64	1.75	0.62	4.46	2.22	1.02	0.39	2.52
Aumento		»	»	0.01	0.01	»	»	0.04	»	0.01
Diminuzione		0.28	0.09	»	»	0.08	0.05	»	0.02	»

Il numero dei viaggiatori è cresciuto per tutte le classi, eccetto che per la quarta a prezzo intero, e per la terza e quarta a prezzo ridotto.

Nel prodotto invece, la diminuzione non colpisce che le quarte classi; se si guarda il prodotto totale, colpisce la prima e la seconda, tanto a prezzo intero, quanto a prezzo ridotto; e la quarta a prezzo ridotto, se si guarda il prodotto medio.

Ragione della diminuzione nel prodotto medio della prima e seconda classe a prezzo intero, è il rilevante aumento dei viaggiatori percorrenti i brevi tronchi Napoli-Eboli-Castellammare, e la diminuzione di quelli di più lungo corso.

Le elezioni politiche avvenute nell'autunno, per effetto della forte riduzione onde godono gli elettori, hanno precipuamente influito sulla diminuzione, che notasi nel prodotto medio della prima e seconda classe a prezzo ridotto. Un simile effetto non si rileva nei viaggiatori di terza

classe, perchè, essendo nel 1882 considerevolmente diminuiti i trasporti dei campagnoli viaggianti in massa, i quali fruiscono di un notevole ribasso di tariffa, ne è seguito di rimbalzo aumento nei viaggiatori di terza classe.

Per i trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità, dedotto il provento della Valigia delle Indie, ed aggiuntovi quello dei trasporti fuori sovvenzione, si è ottenuto nel 1882 l'introito di . . . . . . L. 3,641,943.39
mentre nel 1881 quello di . . . . » 3,452,903.61

onde in più . . . . L. 189,039.78

o quanto dire il 5.44 per cento.

Dalla tabella che segue si scorge quali categorie di trasporto abbiano avuto aumento e quali diminuzione.

INDICAZIONE delle CATEGORIE	UNITA' di trasporto	QUANTITA' trasportate nel 1882	PRODOTTO 1882	PRODOTTO 1881	Aum. sul prodotto del 1881	Dimin. sul prodotto del 1881
Bagagli	Quint.	74,577	283,303.48	279,972.74	3,330.74	»
Cani	Num.	7,244	11,294.22	11,774.85	»	480.63
Mercanzie e derrate alimentari	Quint.	622,849	1,812,237.81	1,902,103.46	»	89,865.65
Bozzoli	Id.	6,836	21,477.12	27,321.57	»	5,844.45
Numerario ed oggetti di valore	Lire	85,059,911	61,089.49	102,338.82	»	41,249.33
Veicoli e feretri	Num.	158	11,200.88	10,412.77	788.11	»
Bestiame	Capi	283,547	681,272.03	598,293.06	82,978.97	»
Trasporti per conto dello Stato			136,843.24	120,111.34	16,731.90	»
Introiti diversi			68,780.13	262,631.63	»	193,851.50
Introiti per trasporti esclusi dal computo della sovvenzione			267,254.13	283,419.88	»	16,165.75

Le diminuzioni maggiori si riscontrano negli introiti diversi, per sè stessi assai variabili d'anno in anno, e nelle mercanzie e derrate alimentari; anzi è da dire specialmente nelle mercanzie, poichè nelle derrate alimentari si ebbero invece maggiori trasporti.

Il crescente estendersi del servizio dei pacchi postali è la causa prima della notabile diminuzione avvenuta nella categoria delle mercanzie.

Il solo aumento di qualche riguardo è quello che si nota nei trasporti di bestiame.

A piccola velocità si trasportarono:
nel 1882 . . . . quintali 12,406,141
nel 1881 . . . . » 11,867,735

e così in più nel 1882 . . . . quintali 538,406

che è quanto dire il 4 54 per cento.

L'introito fu in complesso nel 1882 di L. 10,082,409.50, e per quintale di . . . . L. 0,813
mentre era stato nel 1881
di » 10,228,641.96, e per quintale di . . . . » 0,862
si è adunque avuta la diminuzione nel totale
di L. 146.232.46, ossia dell'1.43 per cento,
e per ogni quintale di . . . . L. 0.049

ossia del 5 68 per cento.

Tenendo conto della distanza a cui furono trasportate le merci, si riscontra che, mentre nel 1881 si erano avute tonnellate-chilometri 168,164,214
non si ebbero nel 1882 che » » 166,752.876

onde la diminuzione di tonnellate-chilometri 1,411,338

cioè del 0.84 per cento.

Nel quadro, che vien dopo, sono riassunte distintamente le quantità trasportate di ciascuna specie di mercanzie, e notate le differenze rispetto all'esercizio precedente.

SPECIFICAZIONE DELLE MERCI	Quantità trasportate nel 1882 — Quintali	Aumento sui trasporti fatti nel 1881 — Quintali	Diminuzione sui trasporti fatti nel 1881 — Quintali
Bevande e spiriti	706.243	»	1,010
Bitume e pece	37,513	3,781	
Cereali	4,893,898	440,685	
Colori e materie coloranti	47,050	3,561	»
Combustibili: Carboni fossili	409,548	5,937	»
Combustibili: Carboni vegetali, legna da ardere	488,897	157,762	»
Concimi	27,813	1,661	»
Derrate: Alimentari	419,657	»	9,857
Derrate: Coloniali	52,009	»	227
Filati e tessuti	185,851	13,073	»
Materiali da costruzione: Legnami	615,252	19.971	»
Materiali da costruzione: Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,357,605	151,379	»
Materie tessili greggie	141,017	»	4,199
Metalli: greggi	154,727	17,562	»
Metalli: lavorati	200,123	88,919	»
Minerali e prodotti minerali	366,412	»	116,824
Prodotti animali	51,781	1,748	»
» chimico-industriali	56,291	1.980	»
» e materie grasse	317,883	3,704	»
» vegetali	276,881	»	47,701
Stampati e carta	43,320	311	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	71,450	5,937	»
Stracci ed avanzi	531,679	»	239,062
Trasporti per conto dello Stato	585,397	6,346	»
Merci diverse	323,902	31,176	»
TOTALI	12,406,141	955,316	416,910
Risultano a vantaggio dell'anno 1882 quintali		538,406.	

Delle venticinque categorie di merci, qui sopra riferite, solo sette presentano diminuzione. Le diminuzioni principali notansi negli *Stracci ed Avanzi*, nei *Prodotti minerali*, e nei *Prodotti vegetali*. La diminuzione degli *Stracci ed Avanzi* è totalmente da attribuire ai mancati trasporti di sanza, in conseguenza della non avvenuta raccolta delle olive, che è biennale; quella dei *Minerali* è da attribuire ai diminuiti trasporti di zolfi da Cesena, per la crisi economica onde quella piazza è stata colpita. Nella diminuzione dei *Prodotti vegetali*, oltre alla mancata raccolta delle olive, hanno influito gli scemati trasporti di uve fresche e di agrumi.

I principali aumenti notansi nei *Cereali*, nei *Combustibili vegetali*, nei *Materiali da costruzione*, nei *Metalli lavorati*, nelle *Merci diverse*.

Primeggiarono nella spedizione di *Cereali*: Foggia con tonn. 45,558: Napoli con tonn. 28,759: Eboli (transito) con tonn. 28,407; Cerignola con tonn. 17,027; Ravenna con

tonn. 14,488; Termoli con tonn 11,567; Porto Civitanova con tonn. 10,074. — I principali arrivi avvennero a Bologna (transito) tonn. 56,164; Torre Annunziata tonnellate 53,402; S. Giovanni Teduccio tonn. 49,307; Napoli tonnellate 46,465.

Meritano di essere segnalate per maggiori spedizioni di *Pietre da costruzione*: Torre Annunziata per tonn. 13,414; Imola tonn. 9891; Maddaloni tonn. 8758; Villa Inglese tonn. 6961; Bisceglie tonn. 6451; Trani tonn. 5288: — per maggiori arrivi: Aversa con tonn. 9141; Brindisi tonnellate 7445; Eboli (transito) tonn. 7233; Lugo tonn 5921; Napoli (transito) tonn. 5841; Gioja tonn. 5772; Bagnacavallo tonn. 5709.

Nei trasporti di *Bevande e Spiriti* sono da notare: Barletta, che spedì tonn. 16,306; Lugo tonn. 5410; Popoli tonn. 4139; Maglie tonn. 3332; Trani tonn. 3064: — Bologna (transito) che ricevette tonn. 28,539; Bari tonn. 5731; Napoli tonn. 4964; Caserta (transito) tonn. 3796; Brindisi tonn. 3277.

Si distinsero fra le altre per spedizioni di *Legnami da costruzione*: Eboli (transito) con tonn. 11,439; Ravenna con tonn. 7142; Caserta (transito) con tonn. 3472; Bologna (transito con tonn. 3067. — I più rilevanti arrivi si ebbero a Castellammare per tonn 6409; a Napoli per tonn. 5625; a Vietri per tonn. 5320; a Bari per tonn. 3427; a Bologna per tonn. 3404.

Nel movimento degli *Stracci ed avanzi* sono da segnalare, in partenza: Bari per tonn. 5323; Ostuni per tonn. 3041; Maglie per tonn. 2529; Monopoli per tonn. 2296 — in arrivo: Bari per tonn. 11,567; Molfetta per tonn. 6379; Monopoli per tonn. 3364; Brindisi per tonn. 3072; poi Bologna e Caserta (transiti), e Napoli per tonn. da 2684 a 2148.

Ravenna spedì di *Combustibili vegetali* tonn. 12,909; Eboli (transito) tonn. 12,164; Eboli (Stazione) tonn. 4871; Battipaglia tonn. 2633, ecc. — Ricevettero: Napoli tonn. 16,871; Bologna (città) tonn. 4552; Bologna (transito) tonn. 2442; Foggia tonn. 2147, ecc.

Pei trasporti di *Derrate alimentari* meritano speciale menzione, — in partenza: Torre Annunziata con tonnellate 10,270; Eboli (transito) con tonn. 4602; Nocera con tonn. 2357; — in arrivo: Napoli con tonn. 6519; Caserta (transito) con tonn. 4388; Bologna (transito) con tonnellate 3649; Eboli (transito) con tonn. 3530; Brindisi (porto) con tonn. 2310.

I *Combustibili fossili* partirono in maggiori quantità dalle Stazioni qui appresso: Da Napoli tonn. 12,967; da Ancona tonn. 5314; da Brindisi (porto) tonn. 2668; da Ravenna tonn. 2356; da Bari tonn. 2247; — giunsero alla Stazione di Napoli (transito) tonn. 10,549; alle Stazioni di Nocera, Lecce, Foggia, Cesena, Forlì, quantità decrescenti da tonnellate 1912 a tonn. 1653.

Diremo per ultimo che per trasporti di *Prodotti minerali* primeggiano, in partenza: Cesena con tonn. 18,037; Rimini con tonn. 4042; vengono appresso: Bari, Pesaro, Castellammare, Ancona, con quantità decrescenti da tonn. 1861 a tonn. 1607. — Gli arrivi principali si notano a Bologna (transito) per tonn. 13,590; Falconara (transito) per tonnellate 4062; poi si scende a Bologna (città) con tonn. 1876; a Faenza con tonn. 1448.

I trasporti *per conto dello Stato* salirono in complesso a tonn. 58,540, delle quali 42,773 di sali, 6840 di tabacchi.

Per spedizioni di *Sali* primeggiano sempre le Saline Margherita di Savoia, che hanno dato tonn. 20,320; vengono dopo: Ravenna con tonn. 7173; Sinigaglia con tonnellate 2143; Salerno con tonn. 2040. — Per arrivi, sono da notare: Bologna (transito) che ha avuto tonn. 5741; Bari tonn. 4827; Pescara tonn. 4718; Falconara (transito) tonnellate 3936; Bologna (città) tonn. 3020.

Rispetto ai *Tabacchi* le Stazioni che fecero le più rilevanti spedizioni furono: Benevento che spedì tonn. 1377; Napoli tonn. 1171. — Quelle che ebbero i maggiori arrivi furono: Napoli che ricevette tonn. 1412; Bologna (transito) tonn. 504.

La distanza media, a cui fu trasportata ciascuna tonnellata di merce a tariffa ordinaria, risulta per il 1882 di . . . . Chil. 135
essa era stata nel 1881 di . . . . » 142

onde la diminuzione di . . . . Chil. 7

ossia del 4.93 per cento.

La distanza media per i trasporti a conto dello Stato è anche diminuita. Infatti mentre era riuscita nel 1881 di . . . . Chil. 130
essa è scesa nel 1882 a . . . . » 125

onde la diminuzione di . . . . Chil. 5

ossia di poco meno del 4 per cento.

Quanto al prodotto, ciascuna tonnellata a tariffa ordinaria ha dato nel 1882 . . . . L. 0,0605
contro . . . . » 0,0606

date nel 1881, onde in meno . . . . L. 0,0001

ossia appena il 0.17 per cento.

Ciascuna tonnellata trasportata a conto dello Stato ha dato nel 1882 . . . . L. 0,0607
nel 1881 . . . . » 0,0615

onde la diminuzione di . . . . » 0,0008

o, quanto dire, dell' 1.30 per cento all'incirca.

Del movimento complessivo di merci a piccola velocità avvenuto nel 1882, il 66.84 per cento rappresenta il traffico fra Stazioni sociali; il 20.31 per cento, il traffico di esportazione dalle linee sociali; il 12.13 per cento, il traffico d'importazione; e finalmente il 0.72 per cento, il traffico di transito dall'Alta Italia e dalle Calabro-Sicule alle Romane e viceversa.

Confrontando questi rapporti con quelli rilevati nell' esercizio precedente, essi risultano pressochè invariati; l'aumento più sensibile è nel movimento di esportazione: la diminuzione, nel movimento di transito.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 28).

III. *Organi della Società.*

Lo stato del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale ha subito, durante l'esercizio 1882, le seguenti modificazioni: Il signor Schnyder-Crivelli, Consigliere di Stato a Lucerna, essen-

dosi visto obbligato, con nostro grande rincrescimento, ad abbandonare, in causa di altre occupazioni, le sue funzioni di Membro del nostro Consiglio d'amministrazione, e due nuove vacanze essendo sopravvenute in seno dello stesso Consiglio, per il decesso dei signori dottore Carlo Stehlin e Sulger-Staehlin di Basilea, l'Assemblea generale della ferrovia del Gottardo ha nominato membri del Consiglio d'amministrazione il sig. Staehlin-Brunner, Presidente del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Centrale Svizzera a Basilea, in sostituzione e per il resto della durata del mandato del Consigliere di Stato Schnyder-Crivelli; il signor Schuster-Burckhardt, Presidente dell' Unione delle Banche a Basilea, in sostituzione e per il resto della durata del mandato del dottore Carlo Stehlin, deceduto; ed infine il sig. L. Pfyffer-Balthasar, Presidente del Consiglio municipale di Lucerna, in sostituzione e per il resto della durata del mandato di Sulger-Staehlin deceduto.

Dopo di avere così provveduto ai seggi vacanti, l' Assemblea generale ha eletto a Presidente del Consiglio di amministrazione il colonnello Rieter, consigliere di Stato a Winterthur, finora Vice-presidente di questo Consiglio, che ha quindi nominato suo Vice-Presidente il signor Karrer, consigliere nazionale a Sumiswald. Allo spirare del loro mandato il direttore I. Zingg e il dottore Stoffi sono stati chiamati di nuovo, il primo alla Presidenza, il secondo alla Vice-Presidenza della *Direzione*, entrambi per un periodo di tre anni.

Fra i *funzionarii superiori dell'Amministrazione centrale*, i signori Edoardo Gerlich di Odrau, sostituto dell' Ingegnere-capo, e I. Kauffmann di Kälberbach, Ispettore dei tunnels, dopo il compimento dei lavori della linea, ottennero, con vivi ringraziamenti per i servizii resi, le dimissioni che avevano chieste Per contro, considerando l' aumento dei lavori della Direzione, prodotto dall' apertura all'esercizio delle linee dirette, si dovette creare un nuovo posto di Segretario della Direzione, con attribuzioni speciali, per il servizio commerciale; questo posto venne affidato al sig Adolfo Toggweiler di Schwamendingen, fino allora capo dell'Ufficio del movimento della linea dell'Emmenthal. Inoltre i funzionarii superiori qui appresso nominati furono addetti all'Ufficio dell'Ingegnere-Capo dell'esercizio: in qualità d'aggiunto, il sig. Rod-Salomon, ingegnere, di Vienna, finora relatore per l' Amministrazione e la contabilità di costruzione all'Ufficio centrale tecnico; in qualità di relatori tecnici, i signori Federico Küpfer, ingegnere, di Berna, finora relatore per la infrastruttura e la soprastruttura all'Ufficio centrale tecnico, e Edoardo Blaser, ingegnere, di Langnau, finora relatore per l'acquisto dei terreni e per i piani e i disegni allo stesso Ufficio; di più come aggiunto tecnico il sig. Santo Marinoni, ingegnere di Milano, già imprenditore dei lavori del lotto XIX.

Finalmente furono addetti all'Ufficio del Capo di servizio della trazione, in qualità di secondo aggiunto, il signor Richard de Boor, di Winterthur, già capo del servizio della trazione nella Ferrovia Nazionale Svizzera, e come capo dell'Ufficio il sig. I. A. Wild di Gossau (San Gallo).

Durante l'ultimo esercizio, il Consiglio d'amministrazione ha preso, in 4 sedute, 24 decisioni, e la Direzione, in 122 sedute, ne ha prese 8063.

IV. *Finanze.*

A. *Resoconti di costruzione.* — 1. *Per la rete ridotta.* — Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, abbiamo avuto le somme seguenti *a nostra disposizione,* per la costruzione della rete ridotta della ferrovia del Gottardo (comprendente le linee Immensee-Pino, Cadenazzo-Locarno e Lugano-Chiasso).

Saldo del conto precedente		Fr. 20,911,880.32
Versamenti di sovvenz. fr.	12,131,447.—	
Versamenti sulle Azioni »	680,859.37	
Versam. sulle Obbligaz. »	— —	
Altri introiti (indiretti) »	978,474.32	
		» 13,790,780.69
Totale		Fr. 34,702,660.91

L'ammontare delle sovvenzioni qui sopra indicate si compone:

a) del resto della sovvenzione per il gran tunnel . . . . Fr. 106,087
b) del resto della sovvenzione per la linea d'accesso . . . . » 12,025,360

La verificazione finale dei lavori della Commissione internazionale non ha avuto luogo questa volta al principio dell'anno, ma nel corso del mese di maggio. Dopo di avere esaminato il tunnel del Gottardo e la linea intiera, partendo dalla frontiera italiana presso Pino fino ad Immensee, i delegati constatarono che il gran tunnel, aperto all'esercizio dal 1° gennaio, e la linea nel suo insieme « si trovavano in condizione d'essere esercitate regolarmente, i lavori essendo stabiliti in modo conforme alle prescrizioni dei trattati ». La Delegazione italiana, sola, espresse l'avviso che una seconda via doveva essere posta nel gran tunnel e che la linea non poteva considerarsi compiuta, finchè essa non fosse provvista di sufficienti officine. Dopo d'allora la posa della seconda via nel gran tunnel fu decisa, e la costruzione di officine centrali s' incominciò a studiare. Il pagamento delle sovvenzioni surriferite effettuossi nel mese di giugno e in modo integrale per parte degli Stati e Cantoni e delle Società interessate. Per tal modo il capitale-sovvenzione per la *rete ridotta* della ferrovia del Gottardo, ammontante a 113 milioni di franchi, è stato versato nella sua totalità, alla Compagnia.

Quanto al *capitale-Azioni* l'ultimo versamento di fr. 22.39 per azione è stato esatto col 30 giugno 1882. Tuttavia gli azionisti non dovettero pagare sull'ammontare che franchi 8,06, il resto di fr. 14.33, essendo stato computato quale interesse di costruzione per il primo semestre 1882. Al 30 giugno 50,397 azioni si trovavano liberate e sono state cambiate con titoli definitivi; dopo questa data, l' ultimo versamento effettuossi per 16,758 Azioni e più tardi ancora per altre 673 in seguito ad un nuovo invito fissante l'ultima proroga al 15 dicembre, di guisa che alla chiusura dei conti mancò solamente alla Compagnia la liberazione di 172 Azioni su 68,000. Queste azioni provvisorie essendo state annullate in via di pubblicazione, si emisero al loro posto ed a tenore dell'art. 9 degli statuti, delle azioni definitive che sono state vendute al corso della giornata.

Il *capitale-Obbligazioni* è intieramente versato, ciò che abbiamo già detto nella nostra precedente relazione.

Fra gli altri *introiti* (indiretti) notiamo il prodotto netto di carte-valori e del conto-interessi ammontante a franchi 543,010.23; di più una somma di fr. 3,699,052.80 rappresentante l'eccedenza degli introiti di esercizio sulle spese durante il semestre dal 1° gennaio al 30 giugno 1882.

L'eccedenza totale degli introiti di esercizio durante lo intiero periodo della costruzione (dal 1874 al 30 giugno 1882) è adunque di fr. 1,195,055 82, mentre a questa rubrica non prevedevansi che fr. 500,000.

Sulla somma di cui disponevamo e che, compreso il saldo del conto precedente, ascendeva a Fr. 34,702,660.91 si è speso nel 1° semestre 1882 sul conto di costruzione:

1. Per rimborsi . . . Fr.	— —	
2. Per spese di formazione del capitale di costruzione (acconti sulle sovvenzioni, differenze di corso, creazione dei titoli) . . . »	5,057.20	
3. Per Amministraz. centr. »	284,449.15	
4. Per servizio degli interessi del capitale-Azioni versato e del capitale-Obbligazioni . . . . . . »	3,315,121.07	
5. Per feste d'inaugurazione »	58,345 57	
6. Per costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica) . . »	12,232,624.76	
Fr.	15,895,598.05	
Da dedurre: riporti al conto di proprietà e materiali »	455,422 72	
		» 15,440,175.33

Al 31 dicembre 1882 restava dunque in favore del conto di costruzione un saldo di Fr. 19,262,485.58

Una frazione importante di questo saldo verrà assorbita ancora dai conti di liquidazione cogli impresari, da diverse spese per aumento di materiale d'esercizio, pose della seconda via nel tunnel del San Gottardo e sul tronco Bellinzona-Giubiasco, come pure dai lavori di ingrandimento di Stazioni ed altri. Dal 1° gennaio al 26 maggio 1883 queste spese raggiunsero la cifra di circa tre milioni di franchi.

2. *Per la linea del Monte Ceneri.* — Oltre il saldo del conto precedente . . . . Fr. 672,023.21
disponevamo ancora durante l'esercizio 1882 degli introiti seguenti:

1. Versamento (ultimo) di sovvenzioni	Fr. 2,353,000 —	
2. Versamento sul capitale-Obbligazioni	» — —	
3. Altri introiti (indiretti)	» 10,299.35	
		» 2,363,299 35
	Totale	Fr. 3,035,322.56

Il versamento di questo ammontare di sovvenzione ha posto la Compagnia in possesso della somma intiera di sei milioni di franchi, garantita dal Consiglio federale svizzero e dal Governo italiano per la costruzione della linea del Monte Ceneri.

Sul totale surriferito di . . . . . . Fr. 3,035,322.56
si è speso nell'anno 1882:

1. Per formazione del capitale di costruzione e creazione dei titoli	Fr. — —	
2 Per servizio d'interessi del capitale-Obbligazioni versato	» 187,590.50	
3. Per costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica)	» 1,417,359.65	
		» 1,604,950.15

Restava al 31 dicembre 1882 un saldo attivo di . . . . Fr. 1,430,372.41

Per conseguenza si è potuto fare a meno dell'emissione del sesto milione del prestito.

(Continua).

BIBLIOGRAFIA

LA DIRETTISSIMA NAPOLI-ROMA.

Abbiamo ricevuto dall'egregio ingegnere comm. Alfredo Cottrau un esemplare dell'opuscolo da lui pubblicato intorno alla *Direttissima* Napoli-Roma.

Il chiaro ingegnere con valide ragioni, con precisi calcoli dimostra che sarebbe dannoso l'attuare il progetto delle Meridionali, il quale importerebbe una ingente spesa, attraverserebbe contrade malsane e deserte, sarebbe esposto a soffrire gravi danni, nuocerebbe agli interessi di importanti provincie e non risponderebbe alle esigenze strategiche. E prova che si riescirebbe facilmente ad abbreviare la linea con quattro distinte varianti: Napoli-Sparanisi, Rocca d'Evandro-Aquino, Ceccano-Ferentino e Segni-Roma. Intorno ad esse l'ing. Cottrau così si esprime nel riepilogo del suo pregiato lavoro:

« Colle quattro indicate varianti l'attuale linea Napoli-Roma (lunga ora 260,850 metri) si raccorcia di 37,346 metri; ottenendo cioè una nuova *Direttissima* lunga metri 223,601 e composta con metri 121,214 di linea esistente e con metri 102,387 di linea nuova.

« Questa linea di 223,601 metri, salvo un tratto di 15 chilometri fra Presenzano e Rocca d'Evandro, si svilupperebbe dovunque con curve larghe e pendenze non superiori al 7 ½ per mille; e quindi potrebbe essere percorsa da un capo all'altro in 4 ore.

« Volendosi poi anche sopprimere la trazione speciale sul detto tronco Presenzano-Rocca d'Evandro (sul quale vi sono 1950 metri con pendenze variabili dal 7, 6 al 10 per mille e 10,400 metri con pendenze del 15 per mille) occorre eseguire fra le dette due Stazioni un nuovo tronco lungo 16,600 metri con alcune gallerie lunghe complessivamente 1600 a 1700 metri.

« Eseguendosi anche questa ultima variante (fra i chilometri 85 + 500 e 99 + 700 della linea attuale) la nuova *Direttissima* misurerebbe una lunghezza complessiva da 226,001 metri, e sarebbe composta con 107,014 metri della linea *attuale* e con 118,987 metri di linea *nuova;* ma non avrebbe in nessun punto del suo corso *ascese* o *discese* superiori al 7 ½ per mille e curve di raggio minore a 500 metri.

« La detta *Direttissima* potrebbe adunque essere facilmente percorsa da un capo all'altro con treni aventi una velocità *media utile* di 60 chilometri all'ora (70 chilometri all'incirca in piena marcia) e quindi in 3 ore e 46 minuti ed anche in meno con alcuni adattamenti nelle Stazioni ed un binario robusto. »

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia ha ordinato l'incominciamento dei primi lavori per le nuove officine che si costruiranno in Torino fra il Carcere cellulare e la Cinta daziaria.

Per quest'anno i lavori consistono nella grande sistemazione dei terreni che vanno spianati e regolarizzati a piano orizzontale; nella costruzione di muri e cancellate di chiusura e nell'approvvigionamento della ghiaia che si ricaverà dagli stessi scavi, che devono farsi per sistemare il piazzale.

Assuntrice dei lavori è la Ditta Boggio Isidoro di Torino. — Importano circa L. 360,000.

><

Da varii giorni venne pure ordinato alla Ditta Besozzi Giuseppe, l'incominciamento dei lavori per il grande Scalo merci P. V. in Torino, che si è da poco tempo aperto lungo la via Nizza oltre il Cavalcavia.

I nuovi lavori consistono in molti binarii, in due grandi piani caricatori coperti, lunghi m. 50 e larghi m. 12, ed in un ampio piano caricatore scoperto accessibile ai carri lungo oltre a 100 metri e fornito di gru.

Inoltre l'appalto comprende la sistemazione dell'intiero piazzale, l'applicazione di due linee di rotaie in granito in tutte le strade d'accesso e nelle strade fiancheggianti i piani caricatori con grande beneficio pel commercio.

L'ammontare di questi lavori è di L. 200,000 circa.

><

Nei primi giorni del corrente mese ebbero luogo a Bruxelles delle conferenze pella istituzione di un

servizio diretto pelle merci fra l'Italia, il Belgio e l'Olanda via Gottardo. Le ferrovie italiane erano rappresentate dall'ing. cav. Ottolenghi, ispettore principale dell'Alta Italia, ed intervennero i delegati delle ferrovie belghe dello Stato, Centrale belga, Neerlandesi, Alsazia e Lorena, Badesi, Renane, Francesi dell'Est, Centrale Svizzera, Nord Est Svizzera e Gottardo. Le varie Amministrazioni si scambieranno i verbali delle conferenze per rassegnarli tosto all' approvazione governativa.

><

Il comm. G. Bussi, R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, è stato promosso con recente Reale Decreto Ingegnere Capo di 1ª classe del Genio civile; e l' ingegnere Capo di 1ª classe cav. Carlo Banaudi, Direttore tecnico governativo pei lavori della ferrovia ligure e della succursale dei Giovi, è stato promosso ad Ispettore di 2ª classe.

Valendosi poi della facoltà concessagli dall'art. 46 della nuova legge sul Corpo del Genio civile, l'on. Ministro dei lavori pubblici, dopo sentito il Comitato del personale, ha provveduto alle seguenti nomine nel Corpo stesso degli ingegneri straordinarii di cui infra, addetti al servizio delle costruzioni ferroviarie per conto dello Stato:

Cav. Carlo Carroggio nominato Ingegnere Capo di 2ª classe;

Cav. Giacomo Fracassa, Cav. Giovanni Piccini, nominati Ingegneri di 1ª classe:

Checchi Enrico, Carlo Balducci, Leonida Spreafico, Gallo Gallignani, Oreste Mugnaini, Cesare Costantini, Giovanni Santinello, Domenico Roglieri e Giovanni Battista Quaglia nominati Ingegneri di 2ª classe.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha disposto pell'Impianto di un nuovo Ufficio tecnico governativo per le ferrovie complementari ad Oggiono. A questo nuovo Ufficio venne affidato l' incarico dello studio definitivo del tronco da Pontenuovo a Lecco, della ferrovia Como-Lecco. La Direzione dell'Ufficio medesimo fu affidata all'ing. sig. Luigi Pesso, già precedentemente addetto agli studii e lavori della ferrovia testè aperta all'esercizio da Vercelli a Pavia.

><

Il Ministero del Tesoro, Direzione Generale del Tesoro, ha ammesso per la parte che lo riguarda lo schema di Convenzione per la concessione della costruzione e dello esercizio di una ferrovia da Novara a Saronno, con prolungamento a Seregno, all' ingegnere sig. Marco Visconti.

Il Governo accorda per la concessione di questa ferrovia un sussidio chilometrico di L. 1000 per 35 anni, limitatamente però al tronco da Novara a Turbigo.

><

Siamo informati che la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha avanzato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che la Convenzione già concretata pel servizio cumulativo ferroviario marittimo sia resa esecutiva almeno limitatamente alla Sardegna.

Se si consideri che attualmente le Provincie di Cagliari e di Sassari sono le sole che in tutto il Regno si trovano escluse dal beneficio di cui godono le altre provincie di poter cioè effettuare spedizioni dirette ad ogni altra Stazione italiana senza passare per mano di spedizionieri, parebbe che la istanza precitata debba meritare tutta la benevola considerazione del Ministro dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, al cui esame e parere fu sottoposto il progetto di tariffa studiato dalle Amministrazioni ferroviarie per gli espositori e per le merci destinate alle Esposizioni, ha trovato opportuno che, come si fa in altri Paesi, anche in Italia sia accordato il ribasso del 50 0[0, anzichè quello del 30 0[0, sui prezzi della tariffa ordinaria.

><

Ci scrivono da Savona che quella Camera di commercio ed arti ha instato presso il Governo affinchè voglia sollecitamente provvedere all'esaurimento delle formalità necessarie, onde l'armamento della nuova calata della darsena diventi un fatto compiuto.

><

Ci scrivono da Campobasso che durante lo scorso mese di giugno i lavori di armamento del tronco da Casacalenda a Campobasso, della ferrovia Termoli-Campobasso, furono ostacolati dal verificarsi di una frana, alla quale si è dovuto provvedere prima di proseguire nella posa.

Attualmente sono già armati circa 5 chilometri e la Società delle Meridionali, per sollecitare sempre più il compimento dei residui 33 chilometri di armamento, ha già date le disposizioni occorrenti perchè gli attacchi di un simile lavoro siano portati a quattro. In conseguenza dei quali provvedimenti e di altri pure dati per sollecitare il compimento anche degli altri lavori, si ha fondata ragione di ritenere che in breve tempo anche il tronco Casacalenda-Campobasso potrà essere aperto al pubblico servizio.

><

Il giorno 15 corrente venne aperto al pubblico servizio il binario di congiungimento che la Società delle ferrovie Meridionali ha costruito fra la Stazione di Telese ed il vicino Stabilimento dei bagni minerali.

><

Per la ferrovia da Velletri a Terracina venne presentato all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco compreso fra Cisterna e Sezze, il quale ha la lunghezza di m. 22.240 ed importa la complessiva spesa di L. 3,300,000. —

Intorno al progetto di questo tronco, che sarà comune colla linea diretta Roma-Napoli, procureremo di dare nella prossima settimana particolareggiate informazioni tecniche ai nostri lettori.

><

La Direzione generale delle gabelle ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di modificazione della tariffa pel trasporto delle piante vive sulle ferrovie italiane.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha fatto proposta al Ministero dei lavori pubblici per l'applicazione della tariffa speciale n. 1 a grande velocità, alle spedizioni di acque gazose in bottiglie e di acque minerali in bottiglie od in fiaschi sulle ferrovie Meridionali e Calabresi e sulle linee della Sicilia.

Colla proposta modificazione di tariffa, il prezzo attuale a tonnellata-chilometro di L. 0.283 sulle ferrovie Meridionali e Calabresi, e di L. 0.452 sulle ferrovie della Sicilia, verrebbe ridotto a sole L. 0.185 sulle prime, e a L. 0.257 sulle seconde.

><

Nel numero 21 del *Monitore*, in data 23 maggio u. s. accennammo alle trattative fattesi dai rappresentanti delle ferrovie italiane ed estere per addivenire all'ordinamento di nuovi viaggi internazionali, e indicammo le basi stabilite.

Aggiungiamo ora che, in seguito agli accordi intervenuti, col 16 luglio corrente furono soppressi i viaggi circolari italiani specificati in tabella apposita, ed agli stessi altri ne furono sostituiti.

La soppressione non è definitiva che per quanto concerne la vendita dei biglietti nelle Stazioni italiane, continuando tale vendita per parte delle Ferrovie e delle agenzie estere sino a tutto il 31 ottobre 1883.

I nuovi viaggi sono divisi in due gruppi.

Il primo gruppo si compone di viaggi esclusivamente su linee italiane, istituiti a vantaggio di quelli che intendono venire dall'estero a visitare l'Italia. Esso suddividesi in parecchie serie, ognuna delle quali comprende varii viaggi numerati progressivamente, ciascuno con itinerario diverso e graduale, che incomincia ad uno e termina ad un altro dei transiti di Ventimiglia, Modane Chiasso o Luino (Pino), Ala, Pontebba e Cormons.

Il secondo gruppo si compone di viaggi esclusivamente su ferrovie estere, istituiti per coloro che dall'Italia intendono recarsi all'estero, e si suddivide pure in più serie, ciascuna delle quali comprende parecchi viaggi, con itinerario variato e graduale al di là dei confini, che incomincia ad uno e termina ad un altro dei transiti indicati.

I biglietti per i viaggi del primo gruppo si distribuiscono solo dalle principali Stazioni delle ferrovie: Francesi P. L. M., dell'Est e del Nord, della Svizzera; della Germania; dell'Austria-Ungheria; del Belgio e dell'Olanda (Paesi Bassi), con altri speciali detti di congiunzione, con i quali i viaggiatori possono recarsi al punto di transito segnato come principio del viaggio e, questo compiuto, ritornare al luogo di partenza dall'altro punto segnato come termine.

I biglietti per i viaggi del secondo gruppo si vendono soltanto dalle principali stazioni italiane, con altri di congiunzione valevoli come sopra, per l'andata ad uno dei punti di transito e per il ritorno da altro opposto.

I viaggiatori hanno facoltà di incominciare il viaggio tanto in una direzione che nell'altra; però il viaggio cominciato in una direzione dovrà sempre essere terminato nella stessa.

I biglietti danno diritto a valersi di qualunque treno con vetture della stessa classe, alle fermate intermedie sulle ferrovie italiane ed estere.

I ragazzi non fruiscono di alcuna riduzione.

I portatori di biglietti circolari e di congiunzione sono trasportati sotto l'osservanza delle leggi e dei regolamenti in vigore presso ciascuna amministrazione ferroviaria, e delle disposizioni speciali stampate sui biglietti stessi.

><

Ecco le informazioni che nel *Monitore* della scorsa settimana abbiamo promesso di dare intorno al progetto d'appalto del tronco della ferrovia di 2ª categoria da Gozzano a Domodossola, compreso fra Ornavasso e Piedimulera

La lunghezza di questo tronco è presunta di m. 14360, e la spesa totale preventivata per la sua esecuzione ammonta a L. 4.220 000, delle quali L. 3.145.000 per opere da appaltare e L. 1 075.000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, per la provvista del materiale d'armamento e di quello fisso per le Stazioni, e pei lavori imprevisti.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per provvedere allo scolo delle acque piovane sono progettate le seguenti opere d'arte: n. 17 tombini ed acquedotti di luce varia fra m. 0.60 e m. 3; 1 ponte di m. 6; 1 id. di m. 8; 1 id. a 2 luci di m. 10 caduna; 1 id. a 2 di m. 14; 1 id. a 5 di m. 19: 1 id. a 5 di m. 20; 1 id. a 2 di m. 25.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da 12 rettilinei della totale lunghezza di m. 10.720 e da 11 curve del complessivo sviluppo di m. 3.640 le quali hanno un raggio variabile fra i m. 400 ed i m. 1000.

L'andamento altimetrico è poi costituito da m. 1660 di tratti orizzontali, da m. 9.420 di livellette in ascesa, e da m. 3.280 di livellette in discesa. Le pendenze variano fra un minimo di 1 ed un massimo di 15 per mille.

Per mantenere la continuità delle strade ordinarie attraversate colla ferrovia sono progettati 11 passaggi a livello, e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della ferrovia sono previste n. 12 case cantoniere delle quali 8 doppie e 4 semplici.

Le Stazioni progettate lungo il tronco sono le seguenti: Cucciago Mäggiandone, Premosello, Vigogna e Piedimulera.

><

Elenco dei lavori approvati dal Consiglio di Stato dal 1º al 7 luglio 1883:

Linea Taranto-Reggio. Impianto di una gru idraulica nella Stazione di Isola Capo Rizzuto per L. 3,600 — *Linea Metaponto-Potenza*. Ampliamento della rimessa locomotive della Stazione di Grassano L. 8,300 — *Linea Torino-Susa*. Impianto di una bilancia a ponte da 30 tonnellate nella Stazione di Borgone L. 2,670 — *Linea Alessandria-Cavallermaggiore*. Impianto di una tenda metallica nella Stazione di Castagnole-Lanze L. 4,500 — Lavori alla nuova linea di circonvallazione di Milano L. 1,146,000 — Impianto d'una bilancia a ponte di 24 tonnellate nella Stazione di Torino P. N., L 6,150 — *Linea Bergamo-Lecco*. Costruzione del fabbricato passeggieri definitivo e cessi isolati nella Stazione di Calolzio L. 60,000 — Impianto di una gru da pesi di 6 tonnellate nella Stazione di Venezia S. Lucia L. 6.400 — *Linea Gallarate-Varese*. Impianto di due dischi di segnalamento a distanza nella Stazione di Gazzada L. 3,200 — Impianto di una bilancia da 30 tonnellate nella Stazione di Torino P. N., L. 5,900.

><

Il Consiglio di Stato in adunanza 4 luglio 1883 è stato d'avviso che possa approvarsi il progetto per la costruzione del 3º tronco della ferrovia Ascoli S Benedetto fra i kilom. 18 e 27 + 900. (Ascoli).

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 43500 per opere di difesa al muro a mare nel seno di Guvano sulla linea Genova-Spezia.

Idem di L. 6000 per ricostruzione del rivestimento in calotta di una tratta della galleria di Exilles.

idem di L. 30240 per l'applicazione di freni ad aria compressa Westinghouse a 2 treni accelerati fra Genova e Ventimiglia.

Idem l'acquisto dalla Ditta F. Tassara e figlio di molle a spira per locomotive e veicoli per l'importo di L. 26.709.

Idem l'acquisto dalla Società Veneta di 50 sagome di controllo pel carico dei vagoni.

Approvò la spesa di L 2800 occorrente per la fornitura e posa in opera degli apparati ed accessori al servizio telegrafico lungo il tronco Parma-Fornovo.

Idem di L. 2680 per ricostruzione del tetto e del pavimento nel magazzino merci nella Stazione di Rolo-Novi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Viterbo. — Si recarono a Roma alcuni sindaci del Circondario di Viterbo per interessare il Sindaco della capitale ed appoggiare il progetto della nuova linea ferroviaria Roma-Viterbo.

Ferrovia Firenze-Faenza — Leggiamo nella *Nazione* di Firenze del 13:

Da qualcuno, non bene informato, abbiamo inteso dire che i lavori della ferrovia Faenza-Firenze procedono con lentezza. — Noi abbiamo voluto assumere in proposito le più minute informazioni ed ora siamo in grado di poter annunziare quanto appresso:

I tronchi attualmente in costruzione della linea predetta sono quattro cioè: 1° Faenza-Strada Ferniani, 2° Strada Ferniani-Fognado, 3° Crespino-Fosso Canecchi comprendente la gran galleria dell'Appennino, 4° Vaglia-Firenze comprendente la gran galleria di Pratolino. Il primo tronco della lunghezza di oltre 6 chilometri è già ultimato, e non manca che l'armatura. — L'importo complessivo degli altri tre tronchi ascende a circa 20 milioni. —

In quanto ai due ultimi tronchi, dal compimento dei quali dipende l'apertura dell'intera linea, i lavori procedono regolarmente. Si comprende benissimo che i lavori medesimi non sono, nè possono essere nella pienezza del loro sviluppo, poichè da breve tempo sono terminate le operazioni di consegna dei due rispettivi tronchi e quindi l'attuale è sempre il periodo degli approvvigionamenti dei materiali da costruzione e dei mezzi d'opera, che sono molti ed importantissimi.

In quanto al secondo tronco della lunghezza di circa 11 chilometri e dell'importo di circa due milioni è vero purtroppo che finora i lavori hanno proceduto con soverchia lentezza. Ma sappiamo però che l'on. Direzione della linea fu sollecita a rendere consapevole, di questo stato di cose il R. Ministero dei lavori pubblici, e che il Ministero predetto notificava il di 5 del corrente mese, all'Impresa Ferroni-Frati, assuntrice dei lavori, una Diffida assegnandole il tempo e termine di giorni trenta per l'approvvigionamento di tutto il materiale, nonchè dei mezzi d'opera occorrenti per la costruzione delle opere principali che ricorrono in detto tronco, e che, trascorso il periodo sopraindicato senza che l'Impresa abbia ottemperato alle ingiunzioni contenute nella Diffida, il Ministero prenderà senz'altro quelle misure che reputerà convenienti onde assicurare la sollecita esecuzione dei lavori compresi nel tronco di Strada Ferniani-Faenza.

Ferrovie nella Provincia di Bologna. — Il Consiglio provinciale ha compiuta la sua discussione intorno alle ferrovie. La Deputazione per le ferrovie Bologna-S. Felice per Verona, e Bologna-Budrio-Portomaggiore e Trebbo-Massalombarda ha presentato finalmente contratti concreti. Per la ferrovia Bologna-S. Felice la Deputazione provinciale ha domandato e il Consiglio accordato la facoltà di contrarre un prestito provvisorio di un milione e mezzo a due milioni per rispondere alle spese di costruzione di quest'anno e del primo semestre del 1884 Il prestito definitivo sarà deliberato in seguito, possibilmente entro quest'anno, coordinandolo al piano finanziario generale, che la Deputazione si riserva di presentare.

Quanto alla ferrovia Bologna-Portomaggiore con allacciamento da Trebbo a Massalombarda, il Consiglio ha approvata la Convenzione fatta per la costruzione e l'esercizio di questa ferrovia fra la Deputazione provinciale e la *Società veneta per le imprese e costruzioni pubbliche.*

Ferrovia Venezia-Udine. — Sul prolungamento fino ad Udine del treno misto che parte da Venezia alle 10 ant. e si arresta ora a Conegliano, la Camera di commercio di Udine ebbe, col mezzo della R. Prefettura, dal R. Ministero dei lavori pubblici la seguente risposta:

« Codesta Camera di commercio ed arti ha *rinnovate* le istanze che già pervennero a questo Ministero negli anni decorsi, onde ottenere che sia stabilito un treno fra Venezia ed Udine in ora intermedia fra quelli che presentemente muovono da Venezia alle 5.15 ant. ed alle 3.18 pom. prolungando a tal uopo fino ad Udine il treno 316 che arresta la sua corsa alla Stazione di Conegliano.

« Questo Ministero ha già fatte esaminare le ragioni addotte a giustificazione di tale istanza; ma, allo stato attuale delle cose, si è riconosciuto che il percorso dei treni fra Venezia e Udine non potrebbe essere aumentato senza obbligare le Amministrazioni ferroviarie a *spese superiori agl'introiti che se ne possono sperare;* e d'altra parte l'attuale disposizione dei treni non potrebbe essere variata indipendentemente dalle altre linee, senza nuocere a molti importanti interessi.

« Non resta; quindi, che attendere l'occasione di poter fare qualche rimaneggiamento d'orario sulle ferrovie venete nella quale circostanza *saranno tenuti presenti i legittimi desiderii di codesta Camera di commercio*, per soddisfarli in quanto sarà possibile. »

Ferrovia Vicenza-Cittadella-Treviso. — La Camera di commercio di Vicenza ha rinnovato le sue istanze al Ministero dei lavori pubblici riguardo alla linea interprovinciale Vicenza-Cittadella-Treviso, onde ottenere che questa più breve linea di comunicazione fra l'Italia e l'Austria non sia sacrificata a quella più lunga di Vicenza-Mestre-Treviso. Mandò anche ai deputati e senatori della Provincia analoga lettera per raccomandare loro lo stesso argomento.

Ferrovia Casalmaggiore-Piadena. — Il Consiglio provinciale, il Municipio e la Camera di commercio di Cremona fecero vive istanze al Ministero dei lavori pubblici affinchè si compia entro l'anno il tronco di ferrovia Casalmaggiore-Piadena.

Il Ministero cerca di soddisfare questo desiderio dei cremonesi.

Ferrovie varesine. — Togliamo dalla *Cronaca Varesina*:

Finalmente lo scorso venerdì, 6 corrente, la Commissione delle Ferrovie varesine veniva convocata dall'onorevole sindaco di Varese, per prendere cognizione dei progetti fatti studiare dalla Società delle Ferrovie complementari per il passaggio di Varese.

La Direzione della Società assuntrice delle Ferrovie aveva fatto tenere alla Commissione ferroviaria i risultati degli studii da essa compiuti.

E, dopo qualche discussione, la Commissione ferroviaria varesina [illegible] presso la Deputazione provinciale [illegible] Società complementari, di fare servire [illegible]ione anche per la costruenda ferrovia V[illegible]-Laveno, o in caso contrario di appoggi[illegible]aggio per Varese, che piazzerebbe la Sta[illegible]rato Minola (ora proprietà comunale), entrando nel viale la Madonnina e sottopassando il viale che dalla Caserma va alla Stazione.

La Commissione ferroviaria, a quanto ci riferiscono, avrebbe avuto assicurazioni che quando anche fosse eseguito il secondo dei menzionati progetti, si potrebbe evitare il passaggio a livello sul viale della Madonnina.

— Lo stesso giornale, in data del 13, aggiunge:

La Deputazione provinciale, in seduta di ieri, deliberò di aderire in via d'urgenza all'approvazione anticipata e parziale dei progetti presentati dalla Società delle Ferrovie complementari delle murature dei manufatti ai *passaggi* della *Valle Quadronna*, della *Valle Olona* e della *Valle Gaggione* sul tronco ferroviario *Varese-Como* nel tratto fra Varese e Vedano in pendenza del completamento del progetto della linea.

Deliberò pure l'invio dei progetti suindicati al Ministero dei lavori pubblici con preghiera di volerli approvare, *in vista alla necessità di affrettare la costruzione delle opere di cui è caso.*

Ferrovie sarde. — Essendosi dal Governo restituita alla Compagnia la rendita costituita a garanzia degli obblighi assunti con la Convenzione 1° maggio 1877, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie sarde, in esecuzione

dei deliberati delle assemblee degli azionisti negli anni 1880, 1881 e 1882, per i quali quella rendita veniva assegnata alle Azioni ordinarie (classe B), ha fatto procedere alla vendita della rendita stessa, e, previa ritenuta del 5 per cento da portarsi al fondo di riserva in conformità agli statuti, ha disposto, il 10 corr., che il ricavo netto di detta vendita sia ripartito alle 40,000 Azioni ordinarie in ragione di lire undici per ogni Azione.

I portatori delle dette Azioni, per ottenere il pagamento della somma suaccennata, dovranno, a partire dal primo del prossimo agosto, presentare i titoli originali ai sottonotati uffici della Compagnia:

A Roma, presso la Direzione generale (Corso n. 374);

A Cagliari, presso la Direzione dell'esercizio;

A Londra, in Ls. 0.8 1[2 presso l'Agenzia della Compagnia, 8, Drapers, Gardens Throgmorton Avenue;

a cura dei quali verrà apposto su ciascun titolo un timbro comprovante l'eseguito pagamento.

Ferrovia Genova-Piacenza-Cremona. — L'11 corr., a Piacenza, fu nominato un Comitato formato dei signori Galluzzi, Grandi, Guerra, Manfredi, Pavesi-Negri e Rovera, allo scopo di promuovere la costruzione di una linea Genova-Piacenza per la valle di Trebbia, coll'aggiunta di un tratto di pochi chilometri fra Piacenza e Cortemaggiore. In questo punto si incontra la linea da Borgo San Donnino a Cremona, che comprende il ponte del Po a Cremona, la cui costruzione comincierà nell'anno in corso Come da ciò si vede sulla propugnata linea Genova-Piacenza-Cremona non graverà la spesa del ponte sul Po.

Ferrovia di Valle Stura ed Orba — Leggesi nel *Commercio* di Genova:

Per opera dell' ingegnere Giambastiani, che già diresse i lavori della ferrovia Novara-Pino, sono spinti gli studi di dettaglio sul luogo per la costruzione della ferrovia di Valle Stura ed Orba. Si parla attivamente di portare una variante al progetto di massima per la quale la progettata ferrovia non passerebbe più per Ovada, che verrebbe invece collegata alla nuova ferrovia con un prolungamento di due chilometri dalla linea Novi-Ovada.

Ferrovia Bra-Carmagnola — In seguito alla diminuzione di lire 5 50 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 29,516, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 8 giugno p. p., per l'appalto delle provviste occorrenti all'armamento della ferrovia Bra-Carmagnola, indicate [illegible] si procederà, alle ore 10 antim. [illegible] Ministero dei lavori pubblici in Rom[illegible] Cuneo, simultaneamente, al definitivo [illegible] suriferita impresa a chi risulterà il mi[illegible] diminuzione della presunta somma di [illegible] il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro 90 giorni dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire allo incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, e quella definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Avendo l' on. Basteris fatto istanza presso il Ministro dei lavori pubblici perchè si provvedesse alla costruzione dei tronchi già studiati della linea Ceva-Ormea, ne ottenne la seguente risposta:

« Caro Basteris,

« Ho esaminato la cosa, e fra brevissimi giorni verranno « fatti gli incanti. — Mille saluti.

« 13 luglio 1883.

« *Vostro* Genala ».

Ferrovia del Gran San Bernardo. — La Camera di commercio di Torino, nella sua adunanza dell'11 luglio u. s., ha adottato il seguente ordine del giorno:

La Camera invita la Presidenza a voler rivolgere le più vive istanze al Governo, affinchè, per parità di trattamento, voglia aderire a promuovere gli studii pel valico del Gran San Bernardo, come ha già fatto pel valico del Monte Bianco.

Raccordamento al Gottardo. — La stessa Camera di commercio ha deliberato di raccomandare al Governo la pronta costruzione della ferrovia Santhià-Borgomanero-Orta alla sponda destra del Lago Maggiore, a preferenza delle altre ferrovie progettate, tendenti a congiungersi colla linea del Gottardo a Sesto Calende.

Ferrovia succursale Savona-S. Giuseppe. — La stessa Camera infine approvò il seguente ordine del giorno:

La Camera, convinta della necessità assoluta che siano presi pronti provvedimenti in merito alla succursale tra Savona e la Stazione di S. Giuseppe, associandosi ai voti già emessi dai rappresentanti della Provincia e del Municipio di Torino, fa istanza perchè sia accolta dal Governo la domanda promossa dalla Camera di commercio ed arti di Savona.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — I giornali di Roma hanno annunziato che il comm. Cesare Correnti è stato incaricato di recarsi a Lucerna con una missione del Governo italiano, relativa alle questioni precedenti fra questo e la Società del Gottardo.

Non sappiamo quale sia lo scopo preciso della missione-Correnti, ammenochè non si tratti della compera di Azioni della Ferrovia del Gottardo, onde procurare all' Italia una maggiore influenza nell'Amministrazione di quella Ferrovia.

— Il Consiglio d' amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha nominato una Commissione di sette membri, incaricata di presentare un preavviso sulla quistione della scelta della località per costruirvi l'officina principale di riparazioni della linea del Gottardo. Questa Commissione si compone dei signori col. Rieter (Winterthur) presidente, Stehelin-Brunner (Basilea) presidente della Centrale, Moser-Ott (Sciaffusa) presidente del Consiglio di Stato, il consigliere di Stato Kinel (Berlino), l'ing. Tortarolo (Genova), il consigliere di ministero Knappe (Stoccarda), e l'ing. Maraini (Roma).

Il tunnel sotto la Manica. — La Commissione mista incaricata di esaminare il progetto del tunnel sotto la Manica ha pronunciato, il 10 corr., il suo giudizio. Sei voti si sono pronunziati contro il progetto e quattro a favore della costruzione del tunnel. Il presidente, lord Lansdowne, è favorevole al progetto. La minoranza si trovava in disaccordo su certi punti, soprattutto su ciò che concerne i mezzi di difesa militare. Si credeva che lord Camperdown fosse favorevole al progetto, ma, all' ultimo momento, mutò opinione.

I sei membri di questa Commissione mista che si sono pronunziati contro il tunnel della Manica sono: lord Devon, lord Camperdown, il visconte Barsington, sir Massey Lopes, sir Hussey Vivian e il colonnello Harcourt. La minoranza si componeva del marchese di Landsdowne, presidente della Commissione, lord Aberdare e i signori Baxter e Peel.

Ferrovie germaniche. — Il Governo prussiano tratta colla già città libera di Brema per riscattare le linee Wunstorf-Brema-Geestemunde e Laugwedel-Uelzel. La costruzione di queste ferrovie importò la spesa di marchi 44 852,906; il Governo prussiano ne offre 36,000,000, coll'interesse del 4 0[0 a partire dal 1° aprile u. s. Il prodotto della prima di dette linee da alcuni anni è in continuo aumento. È perciò poco probabile che le due parti giungano presto ad un accordo.

Ferrovia di circonvallazione a Londra. — Le due Camere del Parlamento inglese hanno approvato

un progetto per la costruzione di una ferrovia di circonvallazione intorno Londra.

Questa linea comincierebbe dalla parrocchia di East Ham e giungerebbe fino alla parrocchia di West Ham, venendo a congiungersi alla linea Regents Canale City e quella della Docks Raclwiny Company.

Ferrovia Londra-Brighton. — Si tratta di costruire una nuova ferrovia da Londra a Brighton. Il Comitato promotore riunitosi a Brighton sotto la presidenza del generale Shute, esaminò e discusse un certo numero di progetti, e si pronunziò favorevole ad un progetto secondo il quale la nuova ferrovia passerebbe da Bolney, Bukfield e Reigate. La stazione di Londra sarebbe a Queen Victoriastreet e quella di Brighton nelle vicinanze di Old Steine. Il Consiglio comunale di Brighton è stato richiesto d'accordare il suo appoggio al progetto.

Ferrovie ungheresi. — Il Ministro ungherese dei lavori pubblici accordò a James Burnblum il permesso di fare i lavori tecnici preliminari per otto nuove linee ferroviarie in Ungheria.

— La notte del 9 corr. avvenne uno scontro fra due treni merci sul tratto fra le Stazioni di Fuczessaboni e Mezcoocovesz in Ungheria. Otto vagoni furono sfracellati e due del personale viaggiante mortalmente feriti.

Ferrovie belghe. — Un comunicato, in data del 7 luglio, del Ministro dei lavori pubblici del Belgio, annunzia ufficialmente che venne stabilito l'accordo fra la Prussia ed il Belgio per la ripartizione del traffico, tra le due linee internazionali di Bleyberg e d'Herbesthal.

Ferrovie russe. — Nel corso di questo estate, a spese dello Stato, s'incominceranno i lavori della ferrovia da Romny per Krementschong a Mirgorod.

Ferrovie serbe. — Scrivono da Belgrado che su le ferrovie dello Stato progrediscono alacremente i lavori pel collocamento delle rotaie della linea Welika-Plana-Belgrado.

La linea Welika-Plana-Nisch è già fornita di rotaie per un tronco di quasi 50 chilometri.

Il traforo di Rispang ha raggiunto 170 metri, ed è quindi pressochè compito.

Su questa linea sono occupati più di 4000 lavoratori.

Fra breve la locomotiva sorpasserà il fiume Morawa.

Ferrovie asiatiche. — Un dispaccio annuncia che, prima di lasciare la Russia, il khan di Khiva ed il figlio dell'emiro di Bokara sono entrati in accordo colla Russia per la costruzione di una linea di *tramway* che unisca Khiva col Turchestan, attraversando le sabbiose pianure di Bokara. Questa linea avrebbe una lunghezza di 300 chilometri.

Notizie Diverse

Bonificamento agrario dell'Agro romano. — Appena sanzionata la legge, il ministro Berti invitò il prefetto di Roma a compilare l'elenco dei terreni che fanno parte della zona dei dieci chilometri intorno alla capitale, raccomandando la maggior possibile sollecitudine.

Nello stesso tempo il Ministro ha invitato il Consiglio provinciale, il Consiglio comunale ed il Comizio agrario a nominare i rispettivi delegati per la Commissione agraria che deve curare la esecuzione della legge

La Legge stessa affida al Ministero l'incarico di compilare il regolamento igienico per la campagna di Roma. Il Ministro ha invitato il Sindaco ed il Consiglio provinciale sanitario a delegare persone per prendere parte a questo lavoro.

Il secondo Canale di Suez. — Telegrammi della *Stefani* da Londra, 11, ci porgono le seguenti nuove informazioni circa all'altro Canale di Suez, patrocinato ora dall'Inghilterra:

L'accordo concluso fra Lesseps e l'Inghilterra stabilisce che il secondo Canale si terminerà possibilmente nel 1888; allorchè il dividendo raggiungerà il 21 0[0] le tariffe si ridurranno gradatamente, secondo l'aumento del dividendo, fino alla riduzione di 5 fr. per tonnellata.

Una delle tre vice-presidenze della Compagnia è riserbata ad uno dei tre amministratori inglesi. L'Inghilterra nominerà l'ispettore della navigazione del Canale. La concessione è per 99 anni e comincierà coll'apertura del nuovo Canale. La Compagnia pagherà allora al Governo egiziano l'1 0[0] sui beneficii netti. Il Governo inglese presterà 200 milioni, all'interesse del 3 0[0], per i lavori rimborsabili in 50 anni. L'accordo si comunicherà alle Camere inglesi.

Gli armatori inglesi hanno redatto poi un *memorandum* che diressero al Governo, perchè il Canale si ponga sotto la direzione inglese, i profitti oltrepassanti il 10 0[0] si dedichino alla riduzione delle tariffe e il servizio dei piloti si apra a tutte le nazionalità.

— Alla Camera dei Comuni Gladstone dichiarò che, secondo i giureconsulti della Corona, Lesseps possiede il diritto esclusivo di costruire il Canale nell'istmo di Suez. L'accomodamento concluso con Lesseps è basato su questa interpretazione.

— Un *meeting* tenuto a Londra, rappresentante gli interessi commerciali dell'Inghilterra, disapprovò la Convenzione con il signor di Lesseps riguardo al Canale di Suez, e dichiarò sperare che le Camere la respingeranno.

La Camera di commercio di Londra approvò una mozione contro la Convenzione; decise di invitare le Camere di commercio del regno a riunire i loro rappresentanti per studiare la questione del secondo Canale, e deliberò di convocare ad un *meeting* tutti i suoi membri per discuterla.

Il *Times* crede che in presenza all'ostilità quasi unanime contro il secondo Canale, non è probabile che si imponga al Parlamento questo progetto.

Nomine. — L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, ha nominato suo segretario particolare il sig. Maufroni, attualmente direttore del Collegio-convitto *Principe di Napoli*, esistente in Assisi.

— L'on. deputato Correale è stato nominato Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici.

I reclami degli spedizionieri. — La Commissione del Consiglio superiore di commercio, incaricata di riferire sul reclamo degli spedizionieri contro i servizi cumulativi, si pronunciò a maggioranza contraria al reclamo. La Commissione è composta degli onorevoli Del Vecchio e Gagliardo e del direttore generale Ellena.

Telegrafo sottomarino. — Con R. Decreto dell'8 corr. (*Gazz. Uff.* dell'11) venne sanzionata e promulgata la legge autorizzante la spesa di L. 85,009 per riparazioni alla linea telegrafica sottomarina fra Otranto e Valona di Albania.

La fortuna in ferrovia. — Un giornale di Francia ha fatto il calcolo che le grosse vincite delle lotterie hanno spesso favorito, di preferenza, i gruppi d'impiegati ferroviarii, compratori di biglietti in sociale.

Il fatto, che a tutta prima parrebbe da classificarsi fra le cosidette bizzarrie della fortuna, ha forse invece la ragione più naturale. Sappiamo che gli incaricati per la emissione della nostra grande lotteria di Verona hanno appunto constatato che una buona parte di richieste di biglietti a centinai completi, per conto di associazioni di compratori, riguarda per l'appunto il personale ferroviario. È dunque a supporsi che lo stesso fatto si verifichi fra gli impiegati ferroviarii in Francia, e ciò spiega quanto viene a riferirci il giornale francese, come cioè la sorte abbia così spesso prediletto, di preferenza, per le grosse vincite, compratori appartenenti a questa categoria di impiegati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, non vennero dimenticati e riportarono scambi le Azioni ferrovie Meridionali a 480 e 479; le Obbligazioni a 272.75; i Boni a 530. Le Sarde serie A tennero il prezzo di 271.50; quelle della serie B di 268.50; le nuove di 269.50. Le Palermo Trapani vennero negoziate al corso di 280.50 quelle di prima emissione; le altre di seconda a 285.

Rimasero nominali le Centrali Toscane a 455; le Pontebbane a 440 *ex coupon;* le Meridionali Austriache a 291.50 *ex coupon;* le Azioni Romane a 133.

A Parigi, le Azioni Lombarde si sostennero da 335 a 336.25; le Obbligazioni relative tra il 292.56 al 292.75; le Obbligazioni Vittorio Emanuele tra il 291 al 292.50; le Azioni Ferrovie Romane a 130.

CONVOCAZIONI

Banca Napoletana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente, in Napoli (sede sociale), per deliberare su modificazioni dello statuto sociale.

Cassa generale — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 14 agosto in Genova (sede sociale), per la relazione del Consiglio d' amministrazione e presentazione del bilancio del 1° semestre 1883, per la relazione dei sindaci e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca nazionale toscana. — Dal 20 luglio corr. si distribuiranno L. 14 per ogni azione in conto utili pel primo semestre dell'esercizio in corso da pagarsi agli azionisti iscritti al 30 giugno p. p., presso gli Stabilimenti della Banca, ove le Azioni trovansi iscritte, in Livorno e succursali.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Il 25 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione di un edificio per scuole nella regione Santa Margherita, per l'importo di circa L. 36,000. Lavori da eseguire entro il giugno 1884. Deposito L. 3,600 in denaro o rendita D. P.

Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non minore al ventesimo, per l' appalto dela costruzione di un tronco della strada militare rotabile da Meana al Colle Finestre, sul prezzo di L. 300,000, ribassato del 23 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo

— Sino ad un' ora pom. dello stesso giorno, presso la Direzione d' artiglieria dell' Arsenale di costruzione di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di kg. 83,090 di ferro in filo e verghe diverse, sul prezzo di L. 39,805.92, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale come sopra.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Municipio, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori occorrenti all' ampliamento dei Magazzini annessi al Molino del Martinetto superiore, per il presunto importo di L. 22,500. Lavori da eseguire entro l' ottobre prossimo. Deposito interinale L. 2,250 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della costruzione di un ponte a 3 arcate in muratura sul torrente Salso, compresi gli accessi, per la presunta somma di L. 240,800. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo dell' importo deliberato, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale da Campomarino a Pietracatella, della lunghezza di m. 18,349.55, in diminuzione della somma di lire 339,993.74, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue come sopra.

— Il 27 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Belluno, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra il Rio Valentino e Monte-Croce, in diminuzione dell' importo di L. 225,669.87, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Forenza (prov. di Potenza), si terrà un' asta per l' appalto della sessennale manutenzione della strada verso Palazzo S. Gervasio, della lunghezza di m. 43.97 per l' annuo canone di L. 9751. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva, eguale ad un' annata del canone deliberato, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piacenza, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori del mercato del bestiame, per il presunto importo di L. 66,155.03. Le condizioni sono eguali a quelle indicate per l' asta del 19 corr. Scadenza dei fatali 7 agosto p. v.

— Il 29 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Perugia, si terrà un' asta per l' appalto della sessennale manutenzione (1883-88) del 2° tronco della strada di Cassia Orvietana, dalla Vetta di Monte Nibbio al confine colla provincia di Roma, per la somma complessiva di L. 68,622.30. Deposito L. 2000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Corigliano Calabro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale detta della Montagna, dal Girone sopra i Cappuccini fino alla contrada Giustopaga, della lunghezza di m. 6,247.04, in diminuzione dell' importo di L. 56,892.88, ribassato del 5 p. 0[0 nel precedente incanto. Deposito L. 1500 per le spese d' asta e contratto.

— Sino al mezzodì del 31 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 2° dipartimento marittimo (Napoli) si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per la fornitura di tubi di rame, ferro e piombo, sul prezzo di L. 198,348.77, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito provvisorio L. 20,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione in Taranto pei lavori della R. Marina, si terrà un' asta per l' appalto delle escavazioni subacquee comuni ed a vapore per la formazione di un canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto, per l' importo di L. 1,570,000. Lavori da eseguire entro 40 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 157,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un' asta per l'appalto della manutenzione dei due tronchi delle strade provinciali fra Trivento e Salcito, fra Castropignano e Trignina, e fra Torella e la nazionale dei Pentri, della complessiva lunghezza di m. 63,355, per l'annuo canone di L. 19,640.05. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale ad un' annata del canone deliberato, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 6° tronco della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il Cancello di Lena e la Cappella di Bisaccia, della lunghezza di metri 9,838.91, per la presunta somma di L. 300,040. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue come sopra.

Il 1° agosto p. v., presso la Direzione straordinaria in Taranto pei lavori della Regia Marina, si terrà un'asta per lo appalto degli scavi, trasporti e demolizioni in asciutto occorrenti per la formazione di un canale navigabile fra la rada e il mare piccolo di Taranto, per l'importo di L. 650,000. Lavori da eseguire entro 21 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 65,000 come sopra.

— L'8 agosto p. v., presso la Direzione d' artiglieria dell' Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un' asta per l' appalto della fornitura di chil. 48,500 di ferro in verghe diverse, per l'importo complessivo di L. 21,825. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2,200 come sopra.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di kg. 48,500 di ferro in verghe diverse, per il complessivo importo di L. 21,825. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2,200 come sopra.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide ed in pezzi piccoli . . . Chilog. **172,200** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,563,000** »
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **1,900,000** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **6,000** »
LAMIERA di ferro inservibile . . » **11,000** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio, zinco e rame da rifondere e piombo in rottami di tubi. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **7 Agosto 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 9 successivo alle ore 2 1⁄2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Luglio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA
TRAMVIE A VAPORE

Avviso di concorso.

In base alla facoltà conferita dal Consiglio Provinciale di Padova alla sua Deputazione nella seduta del 18 Gennaio 1881, viene aperto il pubblico concorso per la concessione di costruire ed esercitare sulle Strade Provinciali e Comunali le Tramvie seguenti:

1. Da Padova per Conselve al Taglio di Anguillara;
2. Da Padova al confine della Provincia verso Strà;
3. Da Padova alle Terme di Abano;

della estesa di circa chilometri 56, alle condizioni seguenti:

1. Le domande di costruzione ed esercizio delle indicate Tramvie dovranno venir presentate alla Segreteria della Deputazione Provinciale non più tardi del giorno 30 Settembre 1883.

2. I concorrenti dovranno provare mediante attestato rilasciato da un Ufficio del Genio Civile o con documenti equipollenti, di aver le cognizioni ed i mezzi necessarii per l'impresa di cui trattasi.

3. I concorrenti dovranno avere piena conoscenza del Regolamento relativo approvato dal Consiglio Provinciale nella seduta del 18 Gennaio 1881 ostensibile presso la Segreteria suddetta nelle ore d' ufficio di ogni giorno non festivo.

Sarà poi in facoltà dei concorrenti di vincolare le loro offerte a determinate modificazioni del detto Regolamento, ritenuto fin d'ora l'esonero da qualsiasi concorso nella spesa di manutenzione delle strade di cui all' art. 14.

4. È ammessa pure in massima la concessione di un sussidio chilometrico sia in capitale, sia in annualità per tutta la durata della concessione, ritenuto che avranno naturalmente la preferenza quelle domande che portino il minor onere possibile pella Provincia.

5. Le domande dovranno essere corredate dal progetto di massima e d'ogni altro documento prescritto dall' art. 5 del citato Regolamento.

A norma degli aspiranti si avverte che le Tramvie dovranno essere a scartamento normale, e che presso la Deputazione provinciale esiste un Progetto di massima compilato dall' Ing. Pietro dott. Maestri, il quale Progetto, ostensibile nelle ore d'ufficio dei giorni non festivi, potrà venire ad essi ceduto verso pagamento della relativa specifica.

6. A garanzia delle dimande è prescritto il deposito di L. 200 in denaro o rendita pubblica al corso di listino per chilometro di Tramvia da costruirsi ed esercitarsi.

Questo deposito dovrà venir versato dai concorrenti nella Cassa Provinciale ed il relativo confesso sarà allegato alla dimanda che, in suo difetto, non verrà presa in considerazione

7. Entro il termine non maggiore di mesi sei dall' espiro del presente concorso verranno provocate le deliberazioni del Consiglio Provinciale sulle presentate domande, ed il fatto deposito verrà restituito a tutti i concorrenti meno a quello la cui dimanda venisse prescelta, e salvo il rimborso delle eventuali spese occorrenti a termini dell'art. 6 del Regolamento succitato.

Padova, lì 6 Luglio 1883.

IL PREFETTO PRESIDENTE
G. COFFARO.

Il Deputato Provinciale
T. BEGGIATO.

Il Segretario
SORDELLI.

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d' Italia

AVVISO.

Si prevengono gli interessati che a partire dal 1.° ottobre prossimo si effettuerà dai consueti Stabilimenti il rimborso delle Obbligazioni demaniali di seconda emissione, create con legge 2 luglio 1875, appartenenti alla serie che sola rimane a rimborsarsi, e che porta il numero d' ordine 2.

Roma, li...... luglio 1883.

LA DIREZIONE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 25 Luglio 1883. Num. 30

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA SUZZARA-FERRARA

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 17 maggio scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll' art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro,

Sentito il Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — È approvata la Convenzione stipulata il 9 maggio 1883 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l' Amministrazione dello Stato; e la Provincia di Mantova, rappresentata dai signori ingegneri Giovanni Bassoli, avv. Oreste Boselli, deputati provinciali, e dall'avv. Giuseppe Cadenazzi, deputato al Parlamento nazionale, presidente del Consiglio provinciale di Mantova, per la concessione a detta Provincia della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Suzzara a Ferrara.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Suzzara a Ferrara.*

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell' Amministrazione dello Stato; ed i signori ingegnere Giovanni Bassoli, deputato provinciale, ed onorevole avv. Giuseppe Cadenazzi, deputato al Parlamento nazionale e presidente del Consiglio provinciale di Mantova, come da procura in data 5 corrente mese, rogata Visentini, R. notaio esercente nel distretto notarile di Mantova, si è convenuto, si conviene, e si stipula quanto appresso:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Mantova la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Suzzara a Ferrara, che la Provincia suddetta si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, numero 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell' intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'art. 11 della predetta legge nella somma di L. 5,025,655, compreso il materiale mobile pei soli 6[10 calcolati a parte sul costo totale di L. 8,198,661.36, corrispondente a lire 105,210 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto del 29 luglio 1882 dell'ingegnere A. Perego, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 23 settembre detto anno, n. 2150.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della

linea, ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 8,198,661.36, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criterii dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 5,025,655 come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare, in qualunque tempo e luogo, le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 8,198,661.36, come sopra fissata per la esecuzione della linea, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 3 delle Ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in sette anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in 7 rate annue, senza interessi nella seguente misura:

Nel 1892	L.	200,000
» 1893	»	300,000
» 1894	»	300,000
» 1895	»	350,000
» 1896	»	500,000
» 1897	»	500,000
» 1898	»	2,875,655
Totale	L.	5,025,655

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi, 9 del mese di maggio dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici A. Baccarini.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. Magliani.

I Rappresentanti la Provincia di Mantova
Giuseppe Cadenazzi.
Ing. Giovanni Bassoli.
Avv. Boselli Oreste.

Dott. Antonio d'Arco, *testimonio*.
Gianatti Giovan Vincenzo, *testimonio*.

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Suzzara a Ferrara, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Perego il 29 luglio 1882, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 23 settembre 1882, n. 2150.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di 7 anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto periodo l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 3° delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguita l'approvazione, verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici. (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Suzzara, Pegognaga, San Benedetto, Quistello, Schivenoglia, Poggio-Rusco, Villa Poma, Magnacavallo, Sermide, Felonica, Bondeno, Vigarano, Ferrara.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salve le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio. (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima. (*Omissis*).

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orarii ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orarii che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orarii dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. Pei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniali, si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle strade ferrate dell'Alta Italia. (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso conces-

sionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Art. 26. Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, militari o volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venire chiamati. (*Omissis*).

Art. 30. Il materiale d'armamento, in quanto è possibile, il materiale mobile ed altro accessorio per l'esercizio della linea concessa, dovranno essere provveduti nel Regno.

(*Seguono le firme come sopra*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Aprile 1883*)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di aprile 1883, confrontati con quelli dell'aprile 1882, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale dell' aprile 1883 ascese a lire 17,085,340, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,966,345
Bagagli	»	318,124
Merci a grande velocità	»	1,337,189
Id. a piccola velocità	»	8,368,389
Prodotti diversi	»	95,293
Totale	L.	17,085,340

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	8,888,906	L.	8,030,092
	Romane	»	2,895,265	»	2,778,345
	Calab.-Sic.	»	1,031,237	»	941,095
» di Società esercite dallo Stato		»	1,612,715	»	1,470,232
» Meridionali		»	2,163,309	»	2,005,629
» Venete		»	99,421	»	90,711
» Sarde		»	127,530	»	117,895
Ferrovie diverse		»	266,957	»	259,363
Totale		L.	17,085,340	L.	15,693,362

Si ebbe dunque nell'aprile 1883 un aumento totale di lire 1,391,978 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 858,814; le Romane di L. 116,920; le Calabro-Sicule di L. 90,142; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 142,483; le Meridionali di L. 157,680; le Venete di L. 8,710; le Sarde di L 9,635; le Diverse di L. 7,594.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto aprile 1883, confrontati con quelli del 1° quadrimestre 1882, furono i seguenti:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	32,041,654	L.	29,829,878
	Romane	»	10,784,365	»	10,172,785
	Calab.-Sic.	»	4,021,414	»	3,906,781
» di Società esercite dallo Stato		»	5,628,683	»	5,551,113
» Meridionali		»	7,788,996	»	7,399,675
» Venete		»	369,879	»	338,842
» Sarde		»	449,201	»	456,529
Ferrovie diverse		»	949,556	»	917,212
Totale		L.	62,033,748	L.	58,572,815

(*) V. *Monitore*, N. 23 a. c.

Si ebbe dunque, nel 1° quadrimestre 1883, un aumento totale di L. 3,460,933 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,211,776; le Romane di L. 611,580; le Calabro-Sicule di L. 114,633; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 77,570; le Meridionali di L. 389,321; le Venete di L. 31,037; le Diverse di lire 32,344. — Diminuirono le Sarde di L. 7,328.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'aprile 1882 era di Km. 9,042, nell'aprile 1883 ascendeva a Km. 9,330, essendosi in questo mese aggiunti ai km. 9,312, ch'erano nel mese precedente, altri km. 18 per il tronco Sassuolo-Modena della rete Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — E la lunghezza media, che nell'aprile 1882 era di km. 8,940, nell'aprile 1883 era invece di km. 9,195. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'aprile 1883, confrontato con quello dell'aprile 1882, fu il seguente:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	3,206	L.	3,075
	Romane	»	1,716	»	1,651
	Calabro-Sicule	»	767	»	700
» di Società esercite dallo Stato		»	1,694	»	1,572
» Meridionali		»	1,350	»	1,299
» Venete		»	725	»	662
» Sarde		»	327	»	303
Ferrovie diverse		»	771	»	790
Media complessiva		L.	1,851	L.	1,749

Si ebbe dunque nell'aprile 1883 un aumento medio complessivo di L. 102 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 131; le Romane di L. 65; le Calabro-Sicule di L. 67; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 122; le Meridionali di L. 51; le Venete di L. 63; le Sarde di L. 24. — Diminuirono le Ferrovie Diverse di L. 19.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto aprile 1883, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1882, fu il seguente:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	11,621	L.	11,424
	Romane	»	6,392	»	6,048
	Calabro-Sicule	»	2,994	»	2,908
» di Società esercite dallo Stato		»	5,912	»	5,937
» Meridionali		»	4,877	»	4,884
» Venete		»	2,699	»	2,473
» Sarde		»	1,154	»	1,173
Ferrovie diverse		»	2,851	»	2,796
Media complessiva		L.	6,746	L.	6,551

Si ebbe dunque, nel 1° quadrimestre 1883, un aumento medio complessivo di L. 195 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 197; le Romane di L. 344; le Calabro-Sicule di L. 86: le Venete di L. 226; le Diverse di L. 55. — Diminuirono le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 25; le Meridionali di L. 7; e le Sarde di L. 19.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 29).

B. *Resoconto d' esercizio.* — Si può dividere l'esercizio dell'anno 1882 in due distinti periodi: l'uno dal 1° gennaio al 30 giugno; l'altro dal 1° luglio al 31 dicembre. Faremo notare qui che il risultato dell'esercizio nel primo periodo riguarda ancora il conto di costruzione, mentre quello del secondo periodo costituisce, per parlare propriamente, il primo conto di esercizio.

Al 1° gennaio 1882 cominciò l'esercizio regolare del gran tunnel del San Gottardo, cioè del tronco Goschenen-Airolo, lungo 16 km., da aggiungersi ai 67 km. già in esercizio, delle linee ticinesi, della pianura Lugano-Chiasso e Bellinzona-Locarno. Il 10 aprile, la linea Giubiasco-Lugano fu posta in esercizio. Il 1° giugno seguente fecesi l'apertura all'esercizio delle linee Biasca-Airolo e Goschenen-Immensee-Rothkreuz; è adunque da questo punto che si stabilì il servizio regolare della linea diretta da Rothkreuz, cioè da Lucerna a Chiasso. Sebbene i lavori delle altre linee fossero terminati, il tronco da Cadenazzo alla frontiera non ha potuto essere aperto all'esercizio che il 4 dicembre, non essendosi compiuta, prima di questa data, la continuazione della linea sul territorio italiano. Col consenso delle Autorità federali, il prodotto dell'esercizio durante il mese di giugno è stato, come quello dell'esercizio delle frazioni della linea durante i mesi precedenti, portato ancora nel conto di costruzione, e ciò perchè nel 1879, all'epoca dell'approvazione della gestione finanziaria della ferrovia del Gottardo per parte della Commissione internazionale, la data del 1° luglio era stata adottata come termine del periodo di costruzione, dovevasi conseguentemente rimborsare agli azionisti, o portare a loro credito, l'interesse di costruzione al 6 0[0], fino al 1° luglio 1882, ed inoltre l'apertura anticipata dell'esercizio della linea diretta non si ottenne senza importanti indennità ad alcuni imprenditori, tutto ciò a carico del conto di costruzione.

L'eccedenza dei prodotti di esercizio sulle spese, dal gennaio al 30 giugno, non è stata portata fra gli introiti del conto di costruzione, ammontante a fr 369,052.80.

I prodotti dell'esercizio durante il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1882 raggiunsero, secondo il conto allegato alla presente relazione, la somma di . . Fr. 5,686,074.71
Le spese d'esercizio furono di . . . » 2,166,376.97

Eccedenza dei prodotti dell'esercizio al 31 dicembre 1882 . . . . » 3,519,697.74
Da dedurre in primo luogo:
Servizio degli interessi del capitale-obbligazioni di 85 milioni di fr. per il semestre 1° luglio-31 dicembre 1882 . . . . Fr. 2,125,000.—

Rimanenza Fr. 1,394,697.74

In secondo luogo:
Versamenti al fondo di riserva per il rinnovamento della via e del materiale di esercizio anche per i casi straordinarii . . . . » 418,457.80

Relativamente a questa rubrica, faremo notare ciò che segue:

L'art. 19 degli Statuti stabilisce che dall'epoca in cui la rete intiera del Gottardo sarà posta in esercizio, si verserà ogni anno al fondo di riserva una somma da prelevarsi sul prodotto netto dell'intrapresa. Gli Statuti prescrivono inoltre che l'ammontare di questi prelevamenti si fisserà con un *regolamento*, nel quale si guarderà da una parte, che il fondo di riserva sia sufficiente in ogni tempo per coprire le spese di rinnovamento della via e del materiale di esercizio, lasciando sempre disponibile una somma atta a fare fronte ai casi straordinarii, le conseguenze finanziarie dei quali potrebbero gravare troppo sui risultati dell'esercizio di più anni; e d'altra parte, si avrà cura perchè i versamenti al fondo di riserva siano mantenuti nelle giuste proporzioni con i prodotti annuali dell'intrapresa.

All'apertura all'esercizio della nostra linea da Immensee alla frontiera italiana, redigemmo un progetto di regolamento per la creazione d'un fondo di riserva, conformemente alle disposizioni summenzionate. Ciò facendo, mirammo a fissare i versamenti al fondo di riserva in guisa che quest'ultimo possa bastare al rinnovamento della via e del materiale d'esercizio, tenendo pur conto del deperimento considerevole che produrrassi sulle linee di montagna della ferrovia del Gottardo.

Allo scopo di conformarci, per quanto è possibile, alle prescrizioni degli Statuti, secondo cui i versamenti al fondo di riserva devono sempre essere mantenuti nelle giuste proporzioni con i prodotti annuali, provvedemmo perchè i versamenti per rinnovare il materiale di esercizio fossero sempre calcolati sulla base di prestazione di questo, corrispondente all'importanza del traffico.

Il Consiglio federale svizzero ha approvato il regolamento, riservandosi di ritornare eventualmente sulla durata di esso e sul versamento per i casi straordinarii, e a condizione che, giusta una decisione già presa dalla direzione, il fondo di riserva sarà amministrato separatamente dagli altri fondi della Compagnia.

A tenore delle disposizioni del detto regolamento, i versamenti da effettuarsi al fondo di riserva per i sei mesi di esercizio dell'anno 1882 ammontano a:

Per il rinnovamento della via:

a) Regoli ed accessorii Fr. 69,900
b) Traversine . . . » 133,500
c) Traversine per scambi » 6,800
d) Scambi ed incrociamenti . . . . . . » 4,300 . . . . Fr. 214,500.00

Per il rinnovamento del *Materiale mobile:*

a) Locomot. e tenders: 970,259 km. di locomotive a 9,5 centesimi . . . . Fr. 92,174.60
b) Vetture e vagoni:
Vetture per viaggiatori e furgoni per bagagli: 2,650,786 km. di vetture e furgoni a 1,1 cent. Fr. 29,158 65
Vagoni per merci: 2,039,034 km. di vagoni a 1,6 cent. » 32,624 55 Fr. 61,783.20 Fr. 153,957.80

Per casi straordinarii $\frac{100,000}{2}$ . . . . » 50,000.00

Totale Fr. 418,457.80

Sul saldo dei prodotti dell'esercizio bisogna diffalcare ancora diversi *ammortamenti.*

Al 1° gennaio 1883 è entrato in vigore un Codice federale delle Obbligazioni, che contiene, intorno ai bilanci delle Società anonime, alcuni principii, tra i quali rileviamo i seguenti:

1° Le spese di fondazione, d'organizzazione e d'amministrazione devono essere integralmente portate tra le spese dell'anno; tuttavia, alcune spese d'organizzazione possono essere ripartite su un periodo di cinque anni.

2° Gli immobili, le costruzioni e macchine devono essere valutate tutto al più al prezzo d'acquisto, e colla deduzione dell'ammortamento richiesto dalle circostanze.

3° I valori quotati non possono essere valutati sopra il loro corso medio, nel mese che precede la data del bilancio.

4° Le provviste di merci non possono stimarsi più del loro prezzo d'acquisto, e se questo prezzo supera il prezzo corrente, più di quest'ultimo prezzo.

5° Le obbligazioni emesse dalla Società sono portate per

il valore integrale, al quale devono essere rimborsate. Ma si può fare figurare nell'attivo la differenza tra il prezzo d'emissione e il tasso di rimborso, diminuendola ciascun anno, fino al giorno della scadenza, della somma necessaria all'ammortamento.

Quantunque il conto annuale chiudentesi al 31 dicembre 1882, non sia stato regolato dalle disposizioni di quella legge, credemmo nondimeno, facendo il primo conto d'esercizio ed il bilancio, di dovere procedere secondo gli enunciati principii. Circa ai particolari, presenteremo in appresso le osservazioni.

Non abbiamo ammortamenti da effettuare sulle *spese di fondazione e di organizzazione*. È vero che la Compagnia del Gottardo dovette gia rimborsare le spese totali di franchi 504,343 25, fatte dalla « Riunione dei Cantoni e delle Compagnie ferroviarie svizzere, promotrice di una linea attraverso al Gottardo ». Ma le spese della « Riunione del Gottardo », che la Compagnia ha dovuto rimborsare, non comprendono assolutamente che spese per studii tecnici, rapporti tecnici, commerciali e militari, spese di litografia, di piani di situazione e di profili longitudinali di diversi progetti discussi, e di atlanti per facilitare il paragone delle zone abbracciate dalle differenti linee concorrenti per il passaggio delle Alpi, per spese di stampa, per rimborso di spese di viaggio, per emolumenti ad impiegati, per interessi dei prestiti dei Cantoni e delle Compagnie ed altri analoghi sborsi. Queste spese formano così parte integrante delle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo.

Per contro, non credemmo di lasciare al conto di costruzione le spese occasionate alla Compagnia dalle *feste di inaugurazione*, ma decidemmo di dedurle dai prodotti di esercizio.

Sui *terreni* e *fabbricati* si possono fare gli ammortamenti qui sotto specificati:

1. Durante la costruzione delle linee ticinesi di pianura, si fecero in diverse Stazioni dei fabbricati provvisorii, che, al compimento della Stazione definitiva, furono soppressi, tramutati o fatti servire per altri scopi. Naturalmente si dovette ammortizzare il costo di questi edifizi provvisorii, cioè dar loro il valore che hanno attualmente per i bisogni della linea.

Secondo un conto particolareggiato, le spese di costruzione di queste fabbriche provvisorie (baracche, rimesse, cessi ecc.) intieramente soppresse, elevaronsi a . . . Fr. 45,266.37
la vendita dei materiali di demolizione diede » 13,693.66

Ammontare del minor valore . . . . . Fr. 31,572.71

Sui fabbricati provvisorii delle linee ticinesi di pianura (cioè costruzioni provvisorie pei viaggiatori a Lugano, Bellinzona, Giubiasco e Cadenazzo) che furono *trasformati* o destinati ad altri usi, bisogna iscrivere un minor valore di . . . . » 23,051.33

2. Durante la costruzione delle linee di accesso, la Compagnia è stata obbligata ad elevare a *Wasen* un *fabbricato di servizio*, perchè quel villaggio non aveva locali che potessero servire per Ufficii ed alloggi del personale, durante gli otto anni della costruzione. Il fabbricato costò Fr. 112,217.42.

Essendo divenuto disponibile alla fine dei lavori, ed un avviso d'asta non avendo dati risultati soddisfacenti, si decise di farne degli alloggi di servizio a Erstfeld. Il trasporto ad Erstfeld necessitò una spesa di . . . . Fr. 46,412 50

Costo totale Fr. 158,629 92

La costruzione non può essere portata per questa somma all'inventario, ma iscrivendola per un valore di . . . . » 110,000.—
ne risulta un minor valore di . . . . . » 48,629 92

3. Nel corso dei lavori, la Compagnia si trovò nell'obbligo di acquistare alcuni piccoli fabbricati, che non si trovavano imme-

Da riportare Fr. 103,253.96

Riporto Fr. 103,253.96

diatamente contigui alla linea, ma il cui acquisto era imposto da alcune considerazioni. Questi sono:

a) *una casa d'abitazione a Erstfeld*, acquistata, con terreno impiegato per i bisogni della linea, al prezzo di fr. 26,000 assicurata per fr. 12,000;

b) l'*Albergo della Croce ad Erstfeld-Klus*, con terreno, acquistato per fr. 21,000, assicurato per fr. 15,000;

c) *alcuni stabili a Silenen, Wasen ed Airolo*, acquistati per la somma di fr. 3,700.

Per questi oggetti crediamo che si possa iscrivere un minor valore di. . . . . . » 8,000.—

4. Dobbiamo ricordare infine un ammortamento sui fabbricati dell'Amministrazione centrale a Lucerna e a Zurigo. Il primo fu acquistato nel 1872, e si trova valutato nei nostri libri fr. 450,000, compresovi il costo delle trasformazioni che ha subito. A nostro avviso, un ammortamento annuale del 5 0[0 è indicato . . . . . . » 22,500.—

L'antico fabbricato dell'Amministrazione a Zurigo è stato venduto con una perdita di fr. 40,000, somma che deve essere portata al conto di costruzione . . . . . . » 40,000.—

Totale Fr. 173,753.96

Per il collocamento delle officine (*macchine strumenti* ecc.) si sono spesi, fino al 30 giugno 1882, fr. 165,081.77. Dato il consumo considerevole che soffrono le macchine e gli strumenti di un officina, crediamo che si possa ammettere a questa rubrica un minor valore del 10 0[0, ciò che fa fr. 16,508.17.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ieri l'altro, lunedì, si è riunita a Saluzzo una Commissione di delegati del Governo e dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia allo scopo di fissare il punto d'innesto nella Stazione di Saluzzo delle linee Moretta-Saluzzo e Saluzzo-Cuneo. La stessa Commissione si è poi recata a Cuneo pel medesimo oggetto.

L'innesto delle due linee nella attuale Stazione di Saluzzo presenta qualche difficoltà, attesa la ristrettezza della medesima e la sua vicinanza ai caseggiat, per cui sarà necessario addivenire a provvedimenti di qualche importanza, non escluso il trasloco della detta Stazione in località più opportuna per le due nuove linee che devono farvi capo. Quanto all'innesto a Cuneo, esso è di facile attuazione.

Sappiamo che la detta Commissione si riunirà nuovamente sabato a Torino, pei definitivi accordi e per la redazione e firma del verbale.

La Ditta Fell, già esercente la ferrovia a regoli centrali sul Moncenisio, ha offerto di costruire una linea ferroviaria secondo il suo sistema fra Oulx e Briançon pel Monginevro.

La linea avrebbe la lunghezza di 32 chilometri e la relativa spesa sarebbe preventivata in L. 15,000,000, delle quali L. 9,000,000 pei 18 chilom. in territorio italiano e L. 6,000,000 pei 14 chilometri in territorio francese.

Sappiamo che il Municipio di Torino sarebbe disposto di mettere a suo carico la spesa che fosse per occorrere allo scopo di procedere allo studio definitivo del progetto tecnico della strada preindicata; ma prima di assumere al riguardo un formale impegno desidera di conoscere quali siano le vedute del Governo sulla proposta ventilata dalla Ditta Fell, ed a tale uopo l' on. Di Sambuy ha interessato S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentata al Ministero dei lavori pubblici una proposta per essere autorizzata ad aggiungere un centesimo al prezzo per tonnellata-chilometro delle tariffe speciali per le merci transitanti sulle linee Termoli-Campobasso-Benevento ed Aquila-Rieti-Terni, onde essere compensata delle maggiori spese vive di esercizio che l'Amministrazione stessa dovrà sopportare in causa delle difficili condizioni altimetriche, nelle quali trovansi le preindicate linee.

A causa del maggior dispendio di esercizio per la trazione sui piani inclinati della ferrovia da Foggia a Napoli, il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del novembre 1872 autorizzò la Società delle Meridionali ad applicare l' accennata sopratassa per le merci da trasportarsi a tariffa speciale transitanti per la linea stessa.

Si è quindi sulla base di tale precedente che la Società predetta chiede eguale trattamento per le due linee che superiormente abbiamo menzionate.

In base alla proposta presentata alla superiore approvazione, sarebbero escluse dal pagamento della sopratassa le merci in servizio internazionale e quelle da trasportarsi per conto dello Stato.

><

Ci scrivono da Bergamo invitandoci a patrocinare la questione interessantissima per quei commercianti ed industriali relativa all' ampliamento del servizio merci in quella Stazione ferroviaria.

È innegabile che il continuo incremento di produzione che si verifica nella provincia di Bergamo, aumento che sarà fatto anche maggiore dal movimento di merci che farà capo alla Stazione stessa dalla ferrovia della Valle Seriana e dal tramvia Soncino-Bergamo, merita effettivamente che qualche provvedimento si faccia al riguardo. E ciò senza contare che, per la costruenda ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, la Stazione di Bergamo sarà messa sul più breve percorso dal Gottardo a Venezia, donde aumento nel commercio di transito, necessità di deposito temporaneo di merci ecc. ecc.

Per le premesse considerazioni aggiungiamo di buon grado la nostra debole voce a quella delle Autorità locali di Bergamo per interessare l'on. Ministro dei lavori pubblici a provvedere convenientemente ai bisogni dei commercianti ed industriali bergamaschi.

><

Ci scrivono da Vicenza che quella Camera di commercio ed arti, essendo tornate fin qui vane le ripetute istanze avanzate al Governo perchè la linea Vicenza-Cittadella-Treviso, costruita con grave sacrificio delle provincie interessate di Vicenza, Padova e Treviso, venisse posta in condizioni di servire allo scopo pel quale fu costruita, e cioè di abbreviare le comunicazioni fra la Lombardia ed il Piemonte col Friuli e l'Austria Meridionale, ha rinnovato i propri voti al nuovo Ministro dei lavori pubblici affinchè, ora specialmente cha la predetta linea è diventata proprietà dello Stato, voglia fare buon viso alle giuste domande delle provincie interessate, le quali domande sono anche specialmente raccomandate dalle Camere di commercio ed arti di Torino, Milano, Verona e Treviso.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di Convenzione colla Società anonima per la ferrovia Centrale e per le tramvie del Canavese, relativa al servizio di corrispondenza delle merci nella Stazione di Settimo.

L'Amministrazione stessa ha anche sottoposto alla approvazione del predetto Ministero un altro schema di nuova Convenzione pel servizio cumulativo colla Impresa di navigazione sul Lago Maggiore.

><

Onde coprire la vacanza di 15 posti verificatasi nella categoria degli Ingegneri Allievi provvisori delle Ferrovie Alta Italia, e per formare una scorta di altri 15 per le vacanze che potranno verificarsi in avvenire, il Consiglio d'Amministrazione delle dette Ferrovie ha stabilito l' apertura di un pubblico concorso di esami.

Le istanze degli aspiranti, corredate dai voluti documenti, dovranno inviarsi al Consiglio d' Amministrazione suddetto in Milano, non più tardi del 15 agosto p. v. (V. Avviso alle *Notizie Diverse*).

><

Ci scrivono da Rovigo che i Consorzi sulla sinistra del Canalbianco e quelli a destra di esso, dalla Fossa Polesella al mare, hanno avanzato istanza al Governo per invocare la bonificazione generale idraulica della provincia di Rovigo, assunta e diretta dallo Stato, come un complesso di opere di prima categoria a termini e per gli effetti della legge 25 giugno 1882 n. 869, serie terza.

><

Il Consiglio comunale di Colecchio ha avanzata istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che la Stazione omonima, situata lungo il tronco da Parma a Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia, sia abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno e che il telegrafo, nella suddetta Stazione, possa funzionare anche a servizio del pubblico.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che siano istituiti biglietti di andata e ritorno fra la Stazione ferroviaria di Romagnano (linea Eboli-Potenza) e quelle di Eboli, Salerno e Napoli.

><

Ecco le informazioni che nel *Monitore* della scorsa settimana abbiamo promesso di dare intorno al progetto di appalto del tronco da Cisterna a Sezze, della ferrovia da Velletri a Terracina, il cui tracciato è comune con parte di quello della diretta Roma-Napoli.

La lunghezza del tronco è presunta di m. 22,250, e la relativa spesa di costruzione è complessivamente preventivata di L. 3,300,000, delle quali L. 2,320,000 per opere e provviste comprese in appalto, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per la prov-

vista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi delle Stazioni, nonchè per lavori ad economia. La spesa chilometrica del tronco viene quindi a risultare di L. 148.300.

L'andamento planimetrico del tronco è ripartito in m. 20,720 di allineamenti rettilinei ed in m. 1,530 di tratti in curva, il cui raggio minimo non scende al disotto di m. 1000.

L'andamento altimetrico è formato da m. 6,800 di livellette orrizzontali e da m. 15.450 di livellette in pendenza, delle quali, la massima raggiunge il limite del 7 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per lo scolo delle acque di pioggia sono progettate n. 118 opere d'arte, delle quali n 6 speciali, con luce varia fra m. 5 e m. 15, e n. 112 minori ripartite come segue:

Acquedotti della luce di m. 0.60 n. 4; di m. 0.80 n. 34 e di m. 1 n. 70; ponticelli di m. 2 n. 2; cavalcavia di m. 6 num. 2.

Per mantenere la continuità delle strade ordinarie attraversate dalla ferrovia sono progettati n. 15 passaggi a livello, e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada è prevista la costruzione di n. 19 case cantoniere doppie.

Lungo il tronco, del quale ci occupiamo, dovranno costruirsi n. 3 Stazioni cioè: Cisterna, Sermoneta e Sezze.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole sui seguenti affari, nell'adunanza del 13 luglio 1883. (Sezione 1ª).

Nuovo passaggio a livello al kil. 174 + 716 della ferrovia Aquila-Rieti (Ferrovie Meridionali).

Impianto illuminazione a gaz nella Stazione internazionale di Luino sulla ferrovia Novara-Pino.

Progetti di 16 ponticelli metallici e uno in muratura sulle linee Roma-Napoli, Roma-Pisa, Roma-Firenze.

Armamento del materiale fisso nel tronco Adria-Loreo della ferrovia Adria-Chioggia.

Consolidamento dell'argine S. Francesco al kil. 93 + 500 della linea Catania-Licata (Ferrovie Sicule).

Consolidamento del rilevato al kil. 160 della linea Catania-Licata (Ferrovie Sicule).

Nell'adunanza del 14:

Progetto di ferrovia da Udine a Cividale.

Impianto di una Stazione d'incrociamento nella località Vajoni sulla linea Pistoia-Bologna.

Nell'adunanza del 17:

Progetto per escavo del Canal Lombardo, dal sostegno di Brondolo, alla palina n. 48 (Venezia);

Progetto per ampliamento e rialzamento di piazzabassa presso il froldo Fossasamba, sulla destra di Po, in comune di Copparo (Ferrara);

Costruzione di un ponte in muratura sul torrente Cinghio in territorio di Vigatto (Parma);

Progetto per condotta di acqua potabile al molo settentrionale del porto di Ancona, per uso delle navi ivi ormeggiate e di quella Capitaneria di Porto;

Progetto per ingrosso e rialzo di banca dell'argine sinistro di Adige a Volta Confaloniera e Volta Begosso, in comune di Terrazzo (Verona).

><

Il Consiglio di Stato in adunanza 11 luglio 1883 emise parere favorevole circa:

Dichiarazione di pubblica utilità della difesa perimetrale della città di Mantova.

Capitolato pei lavori di difesa perimetrale della città di Mantova.

Costruzione edifizio per un faro nell'Isola di Ponza.

><

Elenco dei lavori dei quali è stato autorizzato l'appalto dall'8 al 14 corrente:

Mantova (Po). Costruzione di sottobanca con diaframma a Coronella Colombara e Golena Borgofranco per L. 20 mila. — *Rovigo* (Adige). Rialzo ed ingrosso di banca etc. nell'argine destro in località Marezzana e Drizzagno Campetti L. 42 mila. — *Treviso* (Livenza). Lavori a presidio dell'argine sinistro in località fronte Fonda in Lorenzaga L. 10.500. — *Mantova* (Po). Lavori a sinistra fra i segnali di guardia 247 e 258 in comune di Sustinente L. 75,400; ripresa frontale e ripristino di scarpe all'argine sinistro al froldo Scorsarolo L. 94.500; sottobanca con diaframma in froldo Fellonica e Banca in Golena Abrà a destra L. 33 mila. — *Padova* (Canale Pontelongo). Lavori all'argine destro nell'abitato di Pontelongo lire 10,584; (Gorsone). Sistemazione delle arginature e dell'alveo dalla chiavica Bebbe allo sbocco a Brondolo lire 290 mila. — *Padova* (Brenta). Lavori in argine sinistro alla fronte Tigno superiormente alla Certosa L. 12 mila; (Canale Cagnola). Lavori in argine destro a fronte Corinaldi fra il ponte di Riva e quello di Cagnola L. 12,500. — *Verona* (N. Bussè). Addizionale dei lavori di escavo dello scolo e del Naviglio L. 14,055. — *Vicenza* (C. Bisatto). Lavori all'edifizio di presso in Longare e riparazione al manufatto L. 12 mila.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane nella sua adunanza dei 17 luglio 1883, dopo aver trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Restauro dei locali terreni della Stazione di Pisa Centrale.

2. Impianto di un carro traversatore a vapore nella Stazione di Roma.

3. Rescissione del contratto per l'accollo delle operazioni di facchinaggio al transito di Pisa.

4. Facilitazioni da accordarsi in occasione della prossima Esposizione Nazionale di Torino.

5 Convenzione con la Società anonima « Stabilimento metallurgico di Piombino », per l'armamento e l'esercizio di una ferrovia fra le cave di lignite di Tatti e Montemassi e la linea Roma-Pisa.

6. Acquisto di serbatoi metallici, legnami da costruzione, ghiaia e pietrisco, ferro raffinato in verghe, petrolio e aggiudicazione della fornitura di carbone in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

La Succursale dei Giovi — Buone nuove riceve il *Movimento* da Mignanego relativamente ai lavori della grande galleria sul tronco Mignanego-Ronco della Succursale dei Giovi.

Gli operai sono andati nelle ultime settimane crescendo di numero, ed ora l'impresa Giovanetti ne conta circa 300 che lavorano attivamente.

Si afferma che i lavori in trincea nella Galleria sono già avanzati per circa 150 metri, e che quanto prima verranno collocate le potenti macchine colle quali ogni ciclopico lavoro riesce omai relativamente facile.

Così a Mignanego, e precisamente presso il teatro di operazione, si è stabilito una specie di paese provvisorio che non manca di tutte le comodità possibili in quei luoghi solitarii e non frequentati.

Ferrovia Genova-Piacenza-Cremona —. Il Comitato promotore della ferrovia Genova-Piacenza-Cremona nominò Galluzzi presidente e Manfredi segretario del Comitato stesso.

Ferrovia Torino-Piovà-Casale. — La Deputazione provinciale di Torino, in seduta del 12 corr., accolse le nuove instanze della Società generale di ferrovie economiche, concessionaria della ferrovia Torino-Piovà-Casale,

per modificazione della condizione di decadenza dal sussidio provinciale, inserta nel progetto di contratto, approvato dalla Deputazione provinciale in seduta 14 scorso giugno.

Ferrovia direttissima Torino-Savona. — La Giunta municipale d'Alba, costituitasi in Comitato promotore provvisorio per la nuova linea direttissima Torino-Savona per Alba e Cortemiglia, si adunava il giorno 19 corrente.

All' adunanza prendevano parte il comm. avv. Como, presidente del Consiglio provinciale, l'ing. Soleri, capo dell'Ufficio tecnico provinciale, e l'ing. Costanzo Molineris, che presentarono alla Giunta una Memoria.

Ferrovia Ormea-Oneglia-Porto Maurizio — È indetta, pel 5 p. v. agosto, l' adunanza dei deputati liguri e piemontesi, che, nella città di Oneglia e Porto Maurizio, avrà a trattare con quei Comitati locali dell' importante argomento del porto unico e del prolungamento della linea ferrata da Ormea a Oneglia e Porto Maurizio per la valle dell' Impero.

Ferrovie dell'Alta Italia. — L'Amministrazione avvisa che in seguito a spostamenti manifestatisi nella galleria (*tunnel*) Raineri presso Alba, fino a nuovo avviso sono esclusi dal percorso sul tratto di linea fra Neive ed Alba:

1° I vagoni accoppiati;

2° Le carrozze salone a 3 assi;

3° I carichi ed i veicoli in genere che non passano per la sagoma a dimensioni ridotte di metri 3.00 di larghezza per metri 4.20 d'altezza.

Siffatti trasporti saranno istradati per la via libera fra il punto di partenza e quello d' arrivo, ed i mittenti dovranno domandare sulla nota di spedizione o sulla lettera di porto tale istradamento, dichiarando di pagare le tasse pel maggior tratto a percorrersi.

— La stessa Amministrazione ha pubblicato, in data del 20 corr., il seguente Avviso:

TRASPORTI DA O PER L'AUSTRIA-UNGHERIA. — È venuto a notizia di quest'Amministrazione essersi pubblicato un manifesto a stampa, col quale si annunzierebbe l'instituzione a Cormons, Pontafel ed Ala di un « *Ufficio di rispedizione austro-italiano* ».

Ad evitare dubbi ed errori, si partecipa che queste Strade ferrate nulla hanno di comune col citato Ufficio e si conferma quanto si ebbe a comunicare coll'avviso del 5 corrente, che cioè le spedizioni da o per l' Austria-Ungheria vengono ricarteggiate alle stazioni di confine direttamente dalle Amministrazioni ferroviarie, escluso l' intervento dei terzi.

Le corrispondenze poi che, eventualmente, il Pubblico avesse ad inviare alle dette Stazioni dovranno essere indirizzate:

Al sig. Capo Stazione di Udine. (per le spedizioni avviate per Cormons transito)

Al sig. Capo Stazione di Pontebba. (per le spedizioni avviate per Pontebba transito)

Al sig. Capo Stazione Delegato Ferrovie Alta Italia (per le spedizioni avviate per Peri transito).

Tramways piemontesi. — La Giunta municipale di Torino, nelle sedute del 18 e 19 luglio 1883 mandò approvarsi dal Consiglio comunale la Convenzione intesa colla *Società anonima dei Tramways di Torino,* per concessione di nuove linee e soppressione nel perimetro daziario della sovratassa dei cinque centesimi festivi; approvò il capitolo di condizioni per la regolarizzazione delle concessioni del tramway Torino-Carignano-Carmagnola-Saluzzo.

Tramways lombardi. — Il Municipio di Carate Brianza ha pregato il Municipio di Milano di volere sollecitare la concessione alla Società belga della costruzione della linea del tram, che per la via Galilei e Monza, giungerà a Carate.

Tramway Lucca-Ponte a Moriamo. — Nel prossimo agosto o al principio di settembre s' inaugurerà il tramway a vapore Lucca-Ponte a Moriamo, destinato ad accrescere la prosperità delle valli del Serchio e della Lima, e a dare novella vita ai rinomati bagni di Corsena, un tempo frequentati per le acque salubri da Papi, Imperatori, Principi e Duchi.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Lungo la linea in costruzione Firenze-Faenza tre operai rimasero sepolti sotto una frana. Due furono estratti completamente illesi; il terzo riportò gravi lesioni e versa in pericolo di vita.

Ferrovia Piediripa Sforza Costa. — Il Consiglio comunale di Macerata, in seduta straordinaria, deliberò d'insistere presso il Ministro dei lavori pubblici per il sollecito esame della proposta variante del tronco ferroviario Piediripa Sforza-Costa.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Le Azioni della Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, vennero ammesse alla quotazione nel listino della Borsa di Londra.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Il 2 agosto avrà luogo l'appalto, stante la deserzione delle aste precedenti, pelle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra il chil. 18 e il chil. 27 + 900 (Ascoli), della lunghezza di m. 9833.38, escluse le espropriazioni permanenti, l' armamento e le travate metalliche, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 1,196,000. — Cauzione provvisoria L. 55,000, definitiva 110,000.

Ferrovia Carmagnola-Bra — Il 4 agosto fatali delle opere e provviste occorrenti al trasporto dai luoghi di deposito e collocamento in opera dei materiali occorrenti all' armamento della ferrovia Carmagnola Bra, che venne deliberato per la presunta somma di L. 74,100, dietro l'ottenuto ribasso di L. 1 20 per cento su quella di stima.

— Il 4 agosto fatali per l' appalto della provvista di numero 23,200 traversine e metri cubi 23.20 di pezzi speciali in legname per l' armamento della ferrovia Carmagnola-Bra, che venne deliberato per la presunta somma di L. 135,773.50, dietro l' ottenuto ribasso di L. 4 25 per cento su quella di stima.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — È noto come sia pendente davanti il tribunale federale una causa fra la Compagnia del Gottardo e l'Impresa Favre circa a differenze nell'esecuzione del tunnel. Non per questo furono abbandonati, dalle diverse parti, specialmente da parte del Consiglio federale, i tentativi di aggiustamento. A proposito poi di tale quistione, in occasione dell'esame della gestione del Consiglio federale, nel Consiglio nazionale si fece in certo qual modo appunto all'Impresa costruttrice Favre di non prestarsi ad un aggiustamento. Ora l'ing. Bossi, direttore dell'Impresa Favre, diresse al Consiglio federale una lettera nella quale dichiara che l'Impresa si è sempre mostrata disposta ad entrare in accomodamenti, anche a prezzo di importanti concessioni, su qualunque base che le potesse essere proposta, e che ella é anche adesso nelle stesse intenzioni.

— Gli introiti della ferrovia del Gottardo ammontarono nel giugno a lire 330,000 pei viaggiatori e 430,000 per le merci. Le spese salirono a L. 433,000.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati francese ha intrapresa, nella scorsa settimana, la discussione sulle Convenzioni ferroviarie. Finora la discussione non è terminata.

Ferrovie svizzere — Si ha da Berna, 18:

Si è sfasciato l' orifizio del tunnel tra Berna e Friburgo.

È interrotto il passaggio dei treni.
Si diede subito opera ai lavori di riparazione. Frattanto i viaggiatori debbono fare il trasbordo, valicando il colle a piedi.

Tunnel della Manica. — Il Governo inglese ha ritirato il progetto per il *tunnel* della Manica.

Tunnel fra Gibilterra e il Marocco. — Si ha da Madrid:
Una Compagnia francese propone un *tunnel* sottomarino fra Gibilterra ed il Marocco. Il Ministero vi è favorevole.

Ferrovie prussiane. — Nel corso dell'esercizio 1881-82 lo sviluppo delle ferrovie amministrate per conto dello Stato prussiano ha avuto un aumento di 132 Km., raggiungendo così 11,456 Km. In questa cifra non sono comprese le sezioni amministrate egualmente per conto dello Stato, ma che servono al pubblico traffico, e che hanno una lunghezza di 103 Km. Alla fine dell'esercizio, il capitale impiegato in queste diverse linee ammontava, in cifra rotonda, a marchi 3,409,400,000, ossia marchi 297,596 per Km. I prodotti dell'esercizio aumentarono del 5,8 per cento, in confronto dell'esercizio precedente. In totale, i prodotti si elevarono a marchi 362,884,942 e le spese a marchi 197,643,152, cioè il 7,6 per cento più che nel 1880-81. La spesa totale equivale al 53.3 per cento del prodotto lordo, contro il 52.4 per cento durante il precedente esercizio. Il beneficio netto è ammontato a marchi 159,259,681 contro marchi 165,241,790 del 1880-81. Questa somma rappresenta il 5,01 per cento del capitale di costruzione contro il 4.87 per cento.

Ferrovie del Wurtemberg. — Alla fine dell'esercizio 1881-82, cioè al 31 marzo dello scorso anno, le ferrovie costruite dal Governo del Wurtemberg e ad esso appartenenti, avevano uno sviluppo di 1,540 Km., dei quali 1,533 erano esercìte dallo Stato Fino alla data citata, la costruzione di dette ferrovie era costata la somma di marchi 446,864,515, ossia marchi 290,049 per Km.
Il prodotto totale elevossi, durante l'esercizio, a marchi 27,881,343. Le spese furono di marchi 15,028,882 dando un benefizio netto di marchi 12,852,461.

Ferrovie russe. — Scrivesi da Pietroburgo, 9:
La strada che il governatore generale del Turkestan, generale Tchernajeff, ha per così dire scoperta e che unisce la Russia d'Europa all'Afganistan, ha un'importanza che si avrebbe torto a disconoscere. Mentre prima la strada di Tasckent passava per Oremburgo, in futuro essa attraverserà il mar Caspio ed andrà ad un punto qualunque della costa orientale, quasi in linea retta, a Kungrad nel Turckestan, posta sull'Amu-Daria.
Questa ferrovia non ha che una lunghezza di 442 *verste*, cioè circa 450 chilometri, e contrariamente a tutte le supposizioni che erano state fatte sino ad ora, il generale Tchernaieff, nel suo viaggio d'esplorazione, ha trovato dappertutto dell'acqua, della legna e del terreno eccellente. Da Kungrad al confine afgano, tra i paesi dell'Emiro di Bukara e del Kan di Khiva, l'Amu-Daria è navigabile anche per navi abbastanza grandi.
Si assicura che si sta per formare una Società per la navigazione a vapore dell'Amu-Daria; impresa che sarà probabilmente sovvenzionata dal Governo. Sul mar Caspio ci sarà del pari un servizio di battelli a vapore, ed è la Compagnia Kavkas che farà costruire parecchi grandi vapori e che si incaricherà anche dell'esercizio della linea. Il Governo russo ha garantito a questa Compagnia il pagamento di una certa somma per *versta*.

Ferrovie transcaucasiche. — La Società delle Ferrovie transcaucasiche ottenne il permesso dal Governo russo di costruire la ferrovia Tkwibul, che sarà lunga 38 *verste*, affine di trasportare il carbon fossile del Caucaso.
Questa linea ferroviaria costerà circa rubli due milioni e seicento mila, ossia rubli 68,500 per *versta* Un tal prezzo enorme è necessitato dall'essere il terreno, su cui essa vien tracciata, assai montuoso.

Ferrovie americane. — Scrivono da Indianopoli, in data del 29 giugno scorso:
Fu tenuto ieri sera nella Plymouth Hall una riunione segreta di capitalisti per organizzare l'esecuzione di un progetto ferroviario, consistente nella costruzione di due linee che attraversino in croce tutto il continente americano, l'una da Chicago a Nuova Orleans, l'altra da New-York a San Francisco.
Un capitale di 300 milioni di dollari dovrebbe venire sottoscritto in Azioni da dollari 5 cadauna lasciando così la facilità anche ad un uomo povero di poter divenire azionista. La Compagnia assume il nome di People's Railroad Company of America, ed ha già nominato i suoi ufficiali.
Dicesi che i capitalisti californiani abbiano offerto di anticipare i fondi per incominciare i lavori.

— Per l'occasione dell'apertura della ferrovia del Pacifico, che avrà luogo il 15 di settembre, il vapore *Elba* partirà dal porto di Brema per condurre in California gl'invitati tedeschi, che ascenderanno a circa 30, tra i quali c'è il presidente del *Reichstag* Levezow, il già ambasciatore tedesco a Washington dottor Scheiden, alcuni professori, militari e membri della stampa, tra i quali anche dei bavaresi. Il vapore *Elba* lascierà Brema il 15 del venturo mese.

Disastri in America. — Uno dei più disastrosi accidenti che abbiano avuto luogo sulle ferrovie della Pensilvania avvenne il giorno 1° luglio a Rasselas, 25 miglia distante da Bradford, avendo per risultato la morte di sei persone; mentre dieci altre rimasero più o meno gravemente ferite.
Fra i nomi di questi ultimi notiamo quello di tre italiani, G. R Camillo fratelli, e G. Bosari.
La causa del disastro è così narrata dal *Progresso italo-americano:*
Due treni merci erano partiti da Johnsonburg sulla linea Rochester-Pittsburg, alla distanza di circa 300 metri l'uno dall'altro. Il primo treno aveva attaccato un vagone di passeggieri.
Nel salire un'erta a Rasselas, esso si fermò per fare acqua, quando si ruppe uno degli anelli, lasciando alcuni vagoni di carbone e quello dei passeggieri sciolti. Siccome il pendìo era ripido, quelle vetture ridiscesero all'indietro con velocità spaventevole, finchè andarono a fracassarsi contro la locomotiva del secondo treno.
L'urto fu terribile, il vagone dei passeggieri andò in frantumi, e quelli di carbone gli si rovesciarono sopra, producendo strage ancor maggiore. Fra i feriti ve ne sono varii che dovranno soccombere.
Una signora Curdy, un cui ragazzetto riportò alcune leggiere lesioni, depose, davanti al giurì del Coroner, giunto con treno speciale, che nel vagone ove essa si trovava, il conduttore ed i due guardafreni dormivano.
Con un altro treno speciale, chiamato telegraficamente, arrivarono dei chirurghi che diedero ai feriti le prime cure, e fecero accuratamente lavare i corpi dei morti per deporli nelle bare. Seguirà la inchiesta del giurì.

— Scrive l'*Eco d'Italia* di Nuova York:
Presso il cimitero di Spring Grove, Ohio, un convoglio che andava con tutta la possibile velocità, urtò un carretto contenente sette contadini; uno solo di essi non rimase ucciso, e fu appunto quello per colpa del quale avvenne il disastro, cioè quello che guidava i cavalli, e volle attraversare il binario mentre il treno si avvicinava.

Notizie Diverse

Un nuovo quartiere a Roma — Dopo una lunga discussione, il Consiglio comunale di Roma approvava la transazione e la Convenzione con la ditta Marotti, Frontini, Geisser e C. per la parziale fabbricazione del quartiere

al Testaccio. Su proposta dei consiglieri Re e Venturi, approvava quest' ordine del giorno:

Il Consiglio incarica la Giunta d' inserire nel contratto l' obbligo alla ditta Marotti di incominciare i lavori di edificazione del quartiere insieme a quelli di sistemazione per conto del Comune, e di compiere la fabbricazione corrispondente alla natura industriale del quartiere medesimo, dentro il periodo che fisserà la Giunta, stipulando una conveniente penalità in caso d' inosservanza.

Un pontone sullo Stretto di Messina — È già stata data la notizia di due grandiosi progetti per unire la Sicilia al continente, l' uno con un tunnel sottomarino, l' altro con un ponte aereo. Ora si annunzia da Roma che l' ing. Calabretta ha presentato un progetto di più facile attuazione; si tratterebbe di un pontone capace di trasportare treni di 24 vagoni da Messina a Reggio e viceversa.

Galleria del Gorzente — Scrive il *Corriere Mercantile* di Genova del 19 corrente:

Ieri mattina, dopo un assiduo lavoro di alcuni anni, fu aperta la galleria del Gorzente destinata a condurre attraverso l' Appennino le acque raccolte nel serbatoio delle Lavezze e destinate ad alimentare il nuovo acquedotto Deferrari Galliera. La galleria misura una lunghezza di circa 2000 metri.

Esposizione nazionale — La *Gazzetta Ufficiale* del 7 luglio ha pubblicato la seguente legge:

Articolo unico. Nel bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio, parte straordinaria, sarà stanziato il fondo di un milione di lire per concorso dello Stato nella spesa dell' Esposizione generale nazionale da tenersi in Torino nel 1884. La detta somma sarà distribuita in rate eguali sui bilanci dei due esercizi 1883 e 1884.

Inchiesta industriale — La Commissione d' inchiesta sulle industrie meccaniche, nominata dall'on Acton, ministro della marina, e presieduta dall'on. Brin, ha incominciato i suoi lavori a Genova nella settimana scorsa. Essa ha visitato, fra gli altri, gli Stabilimenti Ansaldo e Balldier a Sampierdarena; Cravero in Bisagno; Raggio Odero, Gillet a Sestri; Tassara a Voltri, Tardy, Cottrau a Savona; la Raffineria degli zuccheri a Rivarolo, e i lavori del porto di Genova.

Lunedì (23) la Commissione ha intrapresa la visita degli Stabilimenti di Torino: ha visitato quelli di Masera A, fratelli Fogliano, Tarizzo L. e Ansaldi, Laurenti Carlo, Mongenet B. e figli, Rochette e C., Carrara L. e Prato, Luciano e Campo, Poccardi G. e Comp, Ratto, Rabbi e Ferro, Ballada e Rollino.

Ieri (24) visitava quelli dei fratelli Colla, Bollito e Torchio, Deker e C., e Giovanni Enrico.

Oggi la Commissione si è recata a visiture le Officine di Savigliano.

Nuovo personale tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia — Ecco l'*Avviso*, di cui è cenno nelle *Informazioni*:

Il Consiglio d'amministrazione ha stabilito di aprire esami per l' ammissione di ingegneri allievi nel personale tecnico delle Strade ferrate dell' Alta Italia.

Coloro che vorranno prendere parte a questo concorso dovranno:

1. Essere regnicoli.

2. Non avere oltrepassata, alla data dell' esame scritto, l' età di anni 30; per gli ex militari il limite massimo di età è portato fino ad anni 33 purchè il loro congedo non dati da oltre due anni.

3. Essere di sana e robusta costituzione fisica, da constatarsi da un ispettore sanitario dell' Amministrazione, prima dell'ammissione agli esami.

Gli aspiranti ai suddetti posti dovranno far pervenire al Consiglio d'amministrazione non più tardi del 15 agosto p. v. una regolare istanza in carta da bollo da cent. 50, corredata dai seguenti documenti:

a) Estratto dell'atto di nascita autenticato dall'Autorità municipale o dalla Curia vescovile;

b) Certificato di buona condotta, rilasciato dall' Autorità municipale che non dati da più di un mese e che porti l'indicazione dello stato civile;

c) Fedina criminale rilasciata dal Tribunale civile e correzionale del luogo di nascita e che non dati da più di un mese;

d) Diploma d'ingegnere rilasciato da una Scuola di applicazione per gli ingegneri o dall'Istituto tecnico superiore di Milano;

e) Specificazione degli Istituti e scuole presso le quali l'aspirante percorse gli studî stessi;

f) Attestati speciali degli esami sostenuti presso le Università e presso le Scuole od Istituti sopraindicati;

g) Certificato della pratica eventualmente fatta;

Gli aspiranti ex-militari, oltre ai suddetti documenti, dovranno presentare:

h) Il congedo militare ottenuto, corredato dal certificato di buona condotta se trattasi di congedo assoluto, e dell'estratto matricolare Mod. 10 se trattasi invece di congedo illimitato;

Gli aspiranti che non furono militari dovranno invece presentare:

i) Il certificato d'esito di leva;

Ai documenti sopra specificati, di obbligatoria presentazione, gli aspiranti potranno aggiungere i seguenti dei quali sarà tenuto conto nel giudizio di merito;

k) Un esemplare delle opere o memorie eventualmente pubblicate;

l) Disegni di costruzione e di macchine, purchè firmati da professori e col visto del direttore della Scuola d'applicazione o dell'Istituto tecnico superiore di Milano, per far prova che sono veramente opera di chi li presenta;

m) Ogni altro documento che il ricorrente credesse di produrre a suo favore.

Le istanze dovranno essere scritte di pugno del concorrente, il quale, dopo la firma, indicherà chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avessero a fargli, e scriverà l'elenco dei documenti presentati a corredo dell'istanza stessa. Non sarà tenuto conto delle istanze e dei documenti che arrivassero a questa Amministrazione con timbri postali di spedizione posteriore al 15 agosto p. v.

Quelli fra i concorrenti che dalla ispezione dei documenti esibiti, risulteranno ammissibili, saranno chiamati agli esami mediante lettera indirizzata a ciascuno di essi nella quale sarà indicato il giorno in cui incominceranno gli esami stessi, che avranno luogo a Milano non prima del settembre 1883.

L'esame è scritto ed orale e si fa sotto l'osservanza delle seguenti norme disciplinari e di quelle altre che la Commissione a seconda dei casi trovasse di stabilire. Esso verte sulle seguenti materie:

Costruzioni — Idrometria e macchine idrauliche — Strade ferrate — Macchine a vapore — Topografia — Leggi e regolamenti riguardanti la proprietà in genere e specialmente le Ferrovie.

I quindici aspiranti che, nel complesso degli esami riporteranno il maggior numero di punti di merito, verranno assunti nella qualità di *Ingegneri-Allievi provvisorii*, colla retribuzione giornaliera di L. 5.

Gli altri 15 aspiranti, che faranno seguito ai suddetti, saranno poi assunti in servizio, per ordine di merito, a misura dei bisogni dell'Amministrazione.

Si prevengono poi gli aspiranti:

1. Che non si terrà conto alcuno delle domande per impieghi che fossero già state presentate ad un Ufficio qualunque dell'Amministrazione e che, quanto ai documenti, benchè sia a ritenersi che, per le disposizioni date, siano già stati restituiti, dovrà essere cura degli aspiranti stessi di provvedere al ricupero di quegli atti, per unirli alla nuova istanza che ora presentassero;

2. Che ai candidati ammessi all'esame sarà concesso, per recarsi dalla loro residenza alla sede del concorso, un biglietto di viaggio in seconda classe a metà prezzo con pagamento d'imposta, e ciò sia pel primo viaggio, sia per gli altri che per avventura dovessero compiere per ragione

degli esami, beninteso sempre per la stessa percorrenza e dentro i limiti della *Rete dell'Alta Italia.*

3 Che le istanze ed i documenti potranno anche esser consegnati al Capo della Stazione della Ferrovia Alta Italia più vicina alla residenza dell'aspirante, che il Capo Stazione ne dovrà rilasciare apposita ricevuta e spedirli al Consiglio d'amministrazione con lettera di porto in servizio.

Milano, addì 22 luglio 1883.

Il Presidente
A. Blumenthal.

Il secondo Canale di Suez — In una riunone generale tenuta il 18 corrente dalla Camera di commercio di Londra votossi una mozione, la quale dichiara:

1° che la direzione del Canale di Suez dovrebbe essere internazionale con la preponderanza dei più interessati;

2° che l'accordo progettato non tutela sufficientemente gli interessi inglesi;

3° che la questione dev'essere sottoposta all'esame della Commissione che il Governo crederà di istituire, onde determini i diritti di tutti gli interessati e fornisca la base di azione futura.

— Dopo una riunione del Comitato direttivo della Compagnia del Canale di Suez, Lesseps telegrafò in Egitto al l'ingegnere dei lavori del Canale, di recarsi immediatamente a Parigi coi piani del secondo Canale progettato, per procedere subito alla scavo.

— Il Governo inglese, di fronte alla grande opposizione che suscitava la Convenzione con Lesseps, si è deciso a ritirarla.

Il Canale di Panama — La relazione letta all'assemblea generale, che ha avuto luogo a Parigi il 7 luglio, contiene un'esposizione della situazione finanziaria. Risulta da essa che le spese fatte fino ad oggi ammontano a fr. 53,731,651, di cui 18,287,000 per l'esercizio. Il capitale della Società era di fr. 150,660,000. Sicchè sono attualmente disponibili Fr. 96,930,000.

Il sig. di Lesseps ha annunziato che il Canale sarà probabilissimamente terminato nel 1888. Fra tre o quattro mesi i cantieri saranno in piena attività in tutto l'istmo, e la cifra degli operai, che si è elevata quest'anno da 3000 a 6800, raggiungerà la cifra di 15,000. Terminando ha detto che, in ragione dell'attività e dell'estensione considerevole che prenderanno i lavori, bisognava prevedere la necessità di procurarsi presto delle risorse finanziarie.

Ufficii telegrafici — Il 17 corrente, nel lazzaretto di Varignano (prov. di Genova), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo provvisorio, al servizio del Governo e dei privati.

Telegrafia internazionale — Sono stati aperti alla corrispondenza gli Ufficii di Bangkok e Batanbaak, nel Siam. La tassa per parola è provvisoriamente di L. 9.05.

Concorso. — Il 3 dicembre p. v. avranno luogo in Roma presso il Ministero della marina gli esami di concorso per l'ammissione nel Corpo del Genio navale di tre ingegneri di seconda classe, grado militare che corrisponde a quello di tenente nel Regio esercito, ed al quale è annesso l'annuo stipendio di L. 2,500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, si tennero in generale al difuori della corrente d'affari; e i più di essi rimasero sul nominale. Le azioni della Società delle Meridionali da 480 scesero a 476; le obbligazioni, meglio tenute, ebbero danaro a 274; i Boni invariati sul 533. Le Palermo-Trapani, prima emissione, vennero quotate a 280.50; quelle di seconda emissione a 285; le Centrali toscane a 455; le Pontebbane a 440; le Meridionali austriache a 290.50; le Azioni Romane a 130.

La Borsa di Parigi sostenne bene le azioni Lombarde a 236 e 235; le obbligazioni a 292 e 292 25; le obbligazioni Vittorio Emanuele a 293 e 292.50; le azioni ferrovie Romane a 130.

CONVOCAZIONI

Cassa marittima — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 2 agosto p. v. in Genova (sede sociale). Ordine del giorno: Relazione del Consiglio d'amministrazione, idem dei sindaci; approvazione del bilancio, nomina dei sindaci.

Società anonima dei tramways e Ferrovie economiche di Roma, Milano, Bologna, ecc. — Assemblea generale a Bruxelles il 9 agosto, per modificazione dello statuto, cessione di linee, proposte e comunicazioni diverse.

Banca Nazionale — In Torino il 25 agosto, a mezzogiorno, nel locale della Banca, via Arsenale, n. 8, per la rinnovazione parziale del Consiglio di reggenza della sede di Torino.

Cassa di Sconto — Assemblea generale degli azionisti il 27 agosto p. v. in Genova (sede sociale), per l'approvazione del bilancio e del dividendo.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Cassa di Sconto in Genova — Il Consiglio d'amministrazione, nella sua seduta del 16 luglio corr., ha deliberato il riparto degli utili come segue: L. 6.25 per semestre interessi; L. 21.75 per maggiori utili. Totale L. 28. Questo dividendo si pagherà a Genova alla sede della Società, a Torino, dal Banco di Sconto e di Sete.

Banca Nazionale — Il Consiglio superiore della Banca Nazionale, in sua adunanza del 18 luglio corrente, fissò in lire 45 il dividendo sulle azioni della Banca pel 1° semestre dell'anno corrente, pagabile dal 6 agosto prossimo.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice — Il Consiglio d'amministrazione fissò il riparto semestrale delle azioni Pinerolo 1ª emissione nella somma di L. 8,75 (compreso residuo del 1882), L. 8.25 per le azioni di 2.a emissione, L. 7 per quelle di godimento, eziandio questo residuo del 1882. I pagamenti si fanno dal 25 luglio al Banco di Sconto e Sete.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* Notizie ferr. ital.)

Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione. Torino (30 luglio). — Provvista di 6020 kg. di ottone in filo, lamiera, verghe e tubi. Importo L. 15,098. Consegna entro 40 giorni. Deposito L. 1600. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Reggio Emilia (30 luglio). — Lavori di completamento della difesa frontale subacquea al froldo dell'arginatura destra del fiume Po, denominata Croce di Boretto, nel Comune omonimo, della lunghezza di m. 119, da eseguirsi entro giorni 70. Importo L. 72,045. Deposito provvisorio lire 3000; definit. eguale al decimo della somma di delibera. Fatali a giorni 10 del deliberamento.

Prefettura di Perugia (30 luglio). — Lavori per la costruzione del quarto tratto della strada di Finochieto, dal cunicolo delle Cerese al fosso dell'Osteriaccia, da compiersi entro due anni. Importo L. 67,570.07, ribassato in precedente asta. Deposito provvisorio L. 2000; definit. L. 7258.

Direzione d' artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni (20 luglio). — Provvista di 40,000 sbarre per canne di fucili. Importo L. 100,000. Deposito L. 5000. Consegna entro giorni 90. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Municipio di Roma (31 luglio). — Costruzione di selciato nei quartieri del Castro Pretorio e dell' Esquilino, da eseguirsi entro il 1881. Importo L. 100,000. Deposito provvisorio lire 5000. Fatali 17 agosto.

Municipio di Roma (31 luglio. Esper. definit.). — Lavori di fognatura in alcuni tratti delle vie dei SS. Quattro, Capo d'Africa, Marco Aurelio ed Ostiglia. Importo L. 54,217.80, così ribassato nelle aste precedenti.

Comune di Piansano. Circondario di Viterbo (fatali 31 luglio). — Lavori occorrenti alla strada comunale da Piansano al confine di Valentano. Importo L. 13,201.58, così ribassato in precedente appalto.

Prefettura di Pavia (1° agosto). — Lavori per la costruzione di un muniente in burghe e buzzoni alla sponda destra di Po, di fronte alla Cascina Venesia, in territorio di Mezzanino, da eseguirsi entro 60 giorni. Importo L. 63,850. Deposito provvisorio L. 3,200. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Pesaro e Urbino (2 agosto). — Lavori di costruzione del ponte sul torrente Burano, lungo la strada nazionale Flaminia, da Cagli a S. Geronzio, in provincia di Pesaro, da eseguirsi entro mesi 28. Importo L. 77,200. Deposito provvisorio L. 5000. Fatali 18 agosto.

Prefettura di Campobasso (fatali 3 agosto). — Lavori di costruzione delle due spalle, e relativi muri di accompagnamento, e della pila in muratura a sostegno della travata metallica, progettata pel passaggio del fiume Biferno, in servizio della strada obbligatoria da Montagano a Limosano. Importo L. 77,600, così ribassato in asta precedente. Condizioni eguali a quelle della prima asta.

Municipio di Bari (3 agosto). — Costruzione del muro di cinta daziaria. Importo L. 51,000. Deposito provvisorio lire 1000; definit. L. 5000. Fatali 18 agosto.

Prefettura di Mantova (4 agosto). — Lavori di costruzione di una sottobanca, con sottoposto diaframma, a sinistra del Po, fra i segnali di guardia 247 e 258, in comune di Sustinente, da eseguirsi entro giorni 100. Importo L. 56,200. Deposito L. 3000. Fatali 23 agosto.

Comune di Occimiano (fatali 4 agosto). — Opere di costruzione di locali scolastici. Importo L. 51,300, così ridotto in precedente asta. Deposito provvisorio L. 7000.

Municipio di Giulianova (5 agosto). — Opere e provviste occorrenti alla ricostruzione e al riordinamento di alcune delle strade interne di Giulianova. Importo L. 18,528.12. Lavori da eseguirsi entro 4 mesi. Deposito provvisorio L. 500; definitivo eguale al decimo importo deliberato. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ministero agr. ind. comm. (6 agosto). — Lavori occorrenti per riduzione e ristauro di locali nel palazzo del Collegio Romano, per il nuovo Museo Copernicano. Importo L. 9550. Deposito provvisorio L. 500; defin. L. 1000. Fatali 23 agosto.

Direzione straordinaria del Genio militare per la R. Marina in Venezia (7 agosto). — Lavori occorrenti per l'impianto nel R. Arsenale militare marittimo di Venezia di una grue idraulica, della portata di 160 tonn., da eseguirsi nel termine di giorni 600. Importo L. 184,454.25, così ridotto nelle aste precedenti. Deposito L. 20,000.

Direzione d' artiglieria Arsenale costruzioni. Torino (8 agosto). Provvista di kg. 48,500 di ferro in verghe diverse. Importo L. 21,825. Consegna entro 60 giorni. Deposito lire 2200. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Ascoli Piceno (8 agosto). — Correzione della strada provinciale Mezzina, fra l'Oleno ed Offida, dell'importo di L. 64,183.34. Correzione del tratto della strada Urbsalviense, compreso fra Amandola ed il confine di Sarnano, primo tronco, sino all'imbocco della strada obbligatoria per Monsanmartino, dell'importo di L. 50,722.75. Deposito eguale al decimo dell'importo di ciascun lotto. Fatali 23 agosto.

Direzione d' artiglieria Arsenale costruzione. Torino (9 agosto). — Provvista di kg. 48,500 di ferro in verghe diverse. Importo L. 21,825. Consegna entro giorni 60. Deposito L. 2200. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1883

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	463,754.09	290.21
Settimana corrisp. nel 1882.	1,539.00	452,244.84	293.86
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 59.00	— 11,509.25	+ 3,65
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,594.40	10,124,715.54	6,350.17
Introiti corrisp. nel 1882	1.517.45	9,659,019.71	6,365.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 76.95	+ 465,695.83	— 15.13

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883.	1,338.—	217,494.60	162.55
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	207,479.58	155.07
Differenze nei prodotti della settimana 1883	»	+ 10,015.02	+ 7.48
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,338.—	5,082,958.20	3,978.92
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.—	4,871,284.84	3,640.72
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	»	+ 211,673.36	+ 158.20

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30.166,64	14,843.93	10,208,91
Piccola Velocità	9,725,69	325,10	6,412,65
Totali . . .	39,892,33	15,169 03	16,621,56

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal 19 al 25 marzo* 1883

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	697,527.32	21,572.39
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	623,218.64	19,331.58
Differenza in più . . .	5	74,308.68	2,240.81
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 detto 1883.	1,685,515	7.314,737.41	19,115.09
Periodo corr. 1882	1,681,000	6,876,339.04	17,774.73
Aumento	4,515	438,398.37	1,340.36
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270.61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,013.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9.907.07	53,751.66	3,970.29	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	957.45	459 40	1,845.83
Totale . . .	20,253.36	97,091.61	10,020 20	127,36.177

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un Capannone per le merci a Grande Velocità nella Stazione di Roma, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero concorrere all'accollo di tale lavoro.

Il Capitolato d'appalto e serie dei prezzi unitari, registrato a Firenze il 24 Giugno 1883 al N. 2703 ed al quale è unita una tavola di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo della 3ª Sezione in Roma (Stazione Centrale).

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Gestore di Roma, a titolo di cauzione provvisoria, la somma di L. 3000 in denaro o in cartelle del Debito pubblico italiano al portatore, o in titoli della già Società delle Strade Ferrate Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà fare pervenire alla Direzione Generale, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 3 Agosto prossimo la sua Offerta firmata, redàtta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto e chiusa in busta sigillata, sulla quale, oltre la firma del concorrente dovrà esservi l'indicazione esterna:

Offerta per la costruzione di un Magazzino Merci a Roma.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo restare perfettamente libera.

L'apertura delle offerte, alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione Generale il giorno 4 Agosto prossimo alle ore 2 pomeridiane.

L'aggiudicazione dell'accollo si farà in seguito e sarà subordinata all'approvazione del Governo.

Firenze, 21 Luglio 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide ed in pezzi piccoli . . . Chilog. **172,200** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,563,000** »
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **1,900,000** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **6,000** »
LAMIERA di ferro inservibile . . » **11,000** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio, zinco e rame da rifondere e piombo in rottami di tubi. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **7 Agosto 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 9 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Luglio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Deputazione Provinciale di Padova

TRAMVIE A VAPORE

Avviso di concorso.

In base alla facoltà conferita dal Consiglio Provinciale di Padova alla sua Deputazione nella seduta del 18 Gennaio 1881, viene aperto il pubblico concorso per la concessione di costruire ed esercitare sulle Strade Provinciali e Comunali le Tramvie seguenti:

1. Da Padova per Conselve al Taglio di Anguillara;

2. Da Padova al confine della Provincia verso Strà;

3. Da Padova alle Terme di Abano;

della estesa di circa chilometri 36, alle condizioni seguenti:

1. Le domande di costruzione ed esercizio delle indicate Tramvie dovranno venir presentate alla Segreteria della Deputazione Provinciale non più tardi del giorno 30 Settembre 1883.

2. I concorrenti dovranno provare mediante attestato rilasciato da un Ufficio del Genio Civile o con documenti equipollenti, di aver le cognizioni ed i mezzi necessarii per l'impresa di cui trattasi.

3. I concorrenti dovranno avere piena conoscenza del Regolamento relativo approvato dal Consiglio Provinciale nella seduta del 18 Gennaio 1881 ostensibile presso la Segreteria suddetta nelle ore d' ufficio di ogni giorno non festivo.

Sarà poi in facoltà dei concorrenti di vincolare le loro offerte a determinate modificazioni del detto Regolamento, ritenuto fin d'ora l' esonero da qualsiasi concorso nella spesa di manutenzione delle strade di cui all' art. 14.

4. È ammessa pure in massima la concessione di un sussidio chilometrico sia in capitale, sia in annualità per tutta la durata della concessione, ritenuto che avranno naturalmente la preferenza quelle domande che portino il minor onere possibile pella Provincia.

5. Le domande dovranno essere corredate dal progetto di massima e d' ogni altro documento prescritto dall' art. 5 del citato Regolamento.

A norma degli aspiranti si avverte che le Tramvie dovranno essere a scartamento normale, e che presso la Deputazione provinciale esiste un Progetto di massima compilato dall' Ing. Pietro dott. Maestri, il quale Progetto, ostensibile nelle ore d'ufficio dei giorni non festivi, potrà venire ad essi ceduto verso pagamento della relativa specifica.

6. A garanzia delle dimande è prescritto il deposito di L. 200 in denaro o rendita pubblica al corso di listino per chilometro di Tramvia da costruirsi ed esercitarsi.

Questo deposito dovrà venir versato dai concorrenti nella Cassa Provinciale ed il relativo confesso sarà allegato alla dimanda che, in suo difetto, non verrà presa in considerazione.

7. Entro il termine non maggiore di mesi sei dall' espiro del presente concorso verranno provocate le deliberazioni del Consiglio Provinciale sulle presentate domande, ed il fatto deposito verrà restituito a tutti i concorrenti meno a quello la cui dimanda venisse prescelta, e salvo il rimborso delle eventuali spese occorrenti a termini dell'art. 6 del Regolamento succitato.

Padova, li 6 Luglio 1883.

IL PREFETTO PRESIDENTE
G. COFFARO.

Il Deputato Provinciale
T. BEGGIATO.

Il Segretario
SORDELLI.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Firenze, 13.

G. Parlani Dirt. prop. responsabile

ANNO XVI Mercoledì 1° Agosto 1883. Num. 31

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA DOGLIANI-MONCHIERO

La *Gazzetta Ufficiale* del 13 luglio ha pubblicato il seguente R. Decreto del 24 maggio scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

In virtù delle facoltà concesse al Governo coll' art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri,

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato pei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 22 maggio 1883 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l' Amministrazione dello Stato, ed il cav. geometra Schellino Giovanni Battista, mandatario del Comune di Dogliani, per la concessione al Comune medesimo di una strada ferrata da Dogliani a Monchiero.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Dogliani a Monchiero.*

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell' Amministrazione dello Stato, ed il signor cav. geom. Schellino Gio. Battista, assessore rappresentante il Municipio di Dogliani, come da procura speciale in data 5 maggio 1883, rogato Chiarle, R. notaio inscritto presso il Consiglio notarile di Mondovì, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Comune di Dogliani la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Dogliani a Monchiero, che il Comune medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dagli articoli 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il Governo accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di anni trentacinque, decorrendi dall' apertura all'esercizio di detta linea regolarmente autorizzato.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi, 22 del mese di maggio dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. MAGLIANI.

Il Rappresentante del Municipio di Dogliani
GIO. BATTISTA SCHELLINO.

VAYCARL CARLO, *testimonio.*
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Dogliani a Monchiero, secondo il progetto di massima redatto dagli ingegneri Schellino e Soldati del 24 febbraio 1879, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 10 ottobre 1881, n. 2279.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di 2 anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s' intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 3° delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguita l' approvazione, verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici. (*Omissis*).

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Dogliani — fermata a mezza strada, Monchiero.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salve le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio. (*Omissis*).

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima. (*Omissis*).

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orarii ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi, aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orarii che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll' obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orarii dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all' altro decorra almeno mezz' ora.

Art. 15. Pei trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi agli effetti dell' art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniali, si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle strade ferrate dell'Alta Italia. (*Omissis*).

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all' esercizio, sempre chè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il pagamento del corrispettivo stabilito dall'art. 284 della legge 2 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 26. Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, militari o volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l' attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venire chiamati. (*Omissis*).

Art. 30. Il materiale d'armamento, in quanto è possibile, il materiale mobile ed ogni altro accessorio per l'esercizio della linea concessa, saranno provveduti nel Regno.

(*Seguono le firme come sopra*).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

(Contin. — V. n. 29).

Dobbiamo ora darvi ragguaglio dei trasporti del bestiame, che continuano ad essere in aumento. Nello specchietto qui appresso trovasi riepilogato il movimento avvenuto nei due anni, che abbiamo in esame.

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V.		Piccola V.		TOTALI	
		1882 Capi	1881 Capi	1882 Capi	1881 Capi	1882 Capi	1881 Capi
BESTIAME GROSSO	Spediz. ordin. a vagone comp.	101,993	99,972	37,418	37,531	139,411	137,503
	Spediz. ordin. per capo	22,311	21,891	4,896	4,321	27,207	26,212
	Totale . . .	124,304	121,863	42,314	41,852	166,618	163,715
	Spedizioni per conto dello Stato	3,455	2,924	»	»	3,455	2,924
BESTIAME PICCOLO	Spediz. ordin. a vagone comp.	133,810	140,988	163,903	163,553	297,713	304,541
	Spediz. ordin. per capo	25,433	21,225	3,828	2,166	29,261	23,391
	Totale . . .	159,243	162,213	167,731	165,719	326,974	327,932
	Totale generale .	287,002	287,000	210,045	207,571	497,047	494,571

Risulta pertanto che nel 1882 si spedirono in più 2972 capi di grosso bestiame a grande, e 462 a piccola velocità; e, di piccolo bestiame, 2970 capi in meno a grande velocità, e 2012 in più a piccola velocità; nell'insieme si trasportarono in più 2476 capi, per la massima parte, come si vede, di piccolo bestiame a piccola velocità.

Dai trasporti di bestiame a grande velocità si ebbe nel 1882 l'introito di . . . . L. 681,272.03
si era avuto nel 1881 quello di . . . . . » 598,203.06

quindi l'aumento di . . . . L. 83,068.97

che è quanto dire del 13.87 0[0].

Per il bestiame a piccola velocità il prodotto è stato nel 1882 di. . . . . L. 145,004.49
mentre fu nel 1881 di . . . . » 155,117.73

ne risulta la diminuzione di . . . . » 10,113.24

ossia del 6.52 0[0].

Ci rimane a render conto del movimento avvenuto nei servizii cumulativi colle altre reti di strade ferrate, il quale, rispetto alle ferrovie estere, ha assunto nel 1882 maggiore importanza, sia per l'attuazione del servizio diretto italo-svizzero per la via di Chiasso, sia per la nuova tariffa speciale messa in vigore per i trasporti dei vini e spiriti nel servizio italo-francese.

Trovansi riportate nel quadro che segue le cifre che attestano l' importanza degli scambii avvenuti nelle varie categorie di merci e colle varie reti.

NATURA dei Trasporti	FERROVIE ALTA ITALIA				FERROVIE ROMANE										FERROVIE CALABRO-SICULE						GERMANIA AUSTRIA e FRANCIA	
															LINEE CALABRESI				LINEE SICILIANE			
	Transito di Bologna		Transiti di Caserta e Napoli		Transito di Bologna		Transito di Falconara		Transito di Ancona		Transito di Caserta		Transito di Napoli		Transito di Taranto		Transito di Eboli		Transito di Reggio Calabria		Transito di Bologna	
	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle
	linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali	
Bevande e spiriti . Quint.	286,902	13,463	455	12	145	929	4,764	1,710	3,028	336	37,956	2,948	2,708	597	1,828	183	5,719	4,837	6	32	20,975	129
Bitume e pece . . . . . . »	3,540	1,297	»	»	80	190	118	74	6,833	148	417	»	»	»	8	»	920	53	»	»	2	»
Cereali . . . . »	567,847	32,156	»	12	28,903	3,803	86,697	29,678	166,634	18,696	90,836	8,878	21,509	40,936	19,663	8,466	14,651	284,079	»	1	1,521	1
Colori e materie coloranti »	4,990	4,941	»	5	705	1,121	2,120	825	»	1,033	15	468	6	4,238	261	760	999	1,014	8	»	1,704	140
Carboni { fossili . . . . . »	4,697	732	»	»	»	19,174	45	»	9	1,879	80	248	105,191	»	175	93	14,346	»	»	»	»	1
Carboni { Legna da ardere »	24,423	83	»	»	3	440	79	3,032	»	6,957	163	3,412	1,500	877	64	140	32	121,642	»	»	»	»
Concimi . . . . »	2,517	6,047	»	2	»	502	298	2,937	10	71	3	»	23	1	41	7	52	3,954	»	»	1	42
Derrate { alimentari . . . »	35,492	15,317	289	1	167	2,919	807	3,887	2,522	543	43,883	8,564	668	1,234	1,265	4,350	35,309	46,019	8	7	2,267	109
Derrate { coloniali . . . . »	296	10,149	»	1	41	634	1,766	71	69	21	264	48	75	42	550	1	1,896	14	»	»	»	59
Filati e tessuti . . . . . . »	10,229	52,784	21	40	410	2,192	4,515	433	238	1,022	3,281	1,932	35	380	963	62	8,587	239	41	2	11	1,014
Materiali da costruzione { Legnami »	49,422	10,479	1	1,220	10,635	1,380	5,915	21,583	931	3,436	1,784	35,402	1,380	16,415	3,434	15,409	8,339	114,484	5	1	4	21,582
Materiali da costruzione { Tufi, lava ec. »	5,558	37,694	»	59	4	983	4,490	3,892	2,183	21,708	5,756	2,942	58,415	13,785	26,631	63	72,332	616	»	»	3	311
Materie tessili grezze . »	14,174	12,209	»	2	2,254	383	9,577	645	148	259	3,228	767	9	108	18	570	542	1,452	3	»	91	19
Metalli { greggi . . . . . »	2,271	20,416	»	13	25	2,945	2,440	3,070	245	9,287	502	2,468	1,205	6,511	2,992	47	4,927	2,261	»	»	»	191
Metalli { lavorati . . . . »	2,698	24,763	5,549	342	25	350	2,701	725	865	1,725	456	2,398	463	12,514	1,891	235	9,427	685	53	4	13	1,908
Minerali e prodotti minerali »	136,205	10,096	»	102	14,274	1,388	40,618	524	34	260	2,938	835	2,514	209	417	4,046	7,410	180	12	»	2,362	200
Prodotti animali . . . . . »	4,319	10,146	»	46	297	581	640	585	154	1,017	1,019	1,238	16	947	185	272	2,242	1,124	24	8	769	490
Id. chimico industriali »	2,968	10,027	1	98	73	2,212	1,922	127	80	1,054	136	134	49	33	1,002	71	915	3,176	8	»	3	173
Id. e materie grasse »	27,624	8,107	206	13	351	810	1,975	26,358	5,438	3,349	5,138	130	307	96	4,394	5,279	622	12,690	22	1	2,258	143
Id. vegetali . . . . . »	25,199	5,000	2	»	319	581	666	4,873	1,755	3,149	794	2,146	782	758	421	5,585	5,705	1,165	3	8	55	9
Stampati e carta . . . . . »	4,735	9,773	»	10	1	48	1,195	5,661	34	1,247	69	2,210	7	2,367	98	13	1,492	107	17	7	15	82
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . »	4,324	19,737	104	1,103	71	1,079	977	943	327	3,217	567	938	148	1,101	1,925	51	2,243	51	13	1	16	1,578
Stracci ed avanzi . . . . »	27,204	19,733	»	»	1,681	20	4,139	11,367	4,410	1,162	23,743	3,869	6,611	1,456	1,905	4,774	3,046	7,860	»	»	4,749	305
Merci diverse . . . . »	8,710	25,659	83	286	216	473	3,841	1,438	2,711	2,530	1,520	1,618	310	1,421	2,331	1,746	8,996	2,340	211	206	98	1,573
Trasporti per conto dello Stato { Sali e Tabacchi . . . »	53,545	5,010	»	»	»	376	38,862	7,505	763	3,147	3,164	1,442	»	102	2,919	599	18,833	4	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Diversi . . »	3,864	5,649	961	225	285	»	488	2,542	3,567	1,494	3,115	2,194	2,184	2,823	434	34	1,968	2,319	264	1	»	»
Recipienti vuoti . . . . . »	2,020	41,243	68	41	192	206	3,812	1,480	958	1,897	674	5,173	281	3,859	910	1,004	10,385	2,015	»	2	45	1,493
Totale . . . Quint.	1,316,773	412,710	7,740	3,633	61,157	45,719	225,467	135,965	203,946	90,644	231,501	92,492	206,899	119,813	76,725	53,900	241,875	614,380	698	276	36,963	31,552
Veicoli e feretri . . . Num.	45	57	15	171	»	»	6	6	1	3	1	»	312	»	1	»	52	32	»	»	»	4
Bestiame . . . . Capi	7,315	2,169	»	»	»	94	115	4,442	1,044	302	1,696	1,729	»	185	50	1,327	214	11,134	»	»	»	»

Le differenze di movimento, fra i due anni che abbiamo in esame, sono poste in evidenza nello specchietto qui appresso:

	F. Alta Italia		F. Romane		F. Calabro-Sicule		Germania Austr. e Francia		TOTALE	
	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport	Import.	Esport.	Import.
Anno 1882 . . . . Quintali	1,324,513	416,343	928,970	477,563	319,298	668,556	36,963	31,552	2,609,744	1,594,014
» 1881 . . . . »	1,340,942	408,641	870,461	441,347	239,429	553,435	22,787	31,008	2,473,619	1,434,431
Aumento	»	7,702	58,509	36,216	79.869	115,121	14,176	544	136,125	159,583
Diminuzione . . . . , ...	16,429	»	»	»	»	»	»	»	»	»
In complesso, aumento di Quintali . . .									295,708	

Il movimento adunque di scambio fra la nostra e le altre reti è notabilmente cresciuto, tanto nella esportazione, quanto nella importazione. L'aumento maggiore, nelle due direzioni, notasi per le ferrovie Calabro-Sicule, ed è effetto dello spostamento di traffico causato dall'esercizio della linea di Potenza. La diminuzione delle esportazioni dalla nostra rete verso quella dell'Alta Italia è da attribuirsi in particolar modo all'avvenuta diminuzione nei trasporti degli zolfi.

Nel servizio internazionale, mentre sono rimaste pressochè stazionarie le importazioni, le esportazioni, in grazia delle spedizioni di vino per la Francia da Barletta, Molfetta, Bari e Bisceglie, sono cresciute del 62.21 per cento.

(Continua).

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 30).

Si ha da menzionare ancora una circostanza particolare, dalla quale deriva egualmente un ammortamento sui prodotti d'esercizio. Fra gli introiti indiretti figura una somma di fr. 352,570.89 a titolo di *Prodotto dei capitali disponibili.* Questo si scompone come segue:

Interessi del fondo d'esercizio . . . . . Fr. 24,090.41
Interessi dal 1° luglio al 31 dicembre 1882 dei capitali di costruzione non ancora utilizzati . . . . Fr. 328,480.48

Il capitale totale di costruzione della ferrovia del Gottardo ammontante a 238 milioni di franchi (*) essendo stato formato in parti eguali da sovvenzioni e dall'emissione di Azioni ed Obbligazioni, e la metà all'incirca delle sovvenzioni, cioè quasi 60 milioni, essendo stata usata per il gran tunnel, sulla costruzione del quale non si è realizzata alcuna economia, è lecito supporre che, sui capitali attualmente disponibili, due terzi provengano dai versamenti sulle Azioni ed Obbligazioni, e un terzo dalle sovvenzioni. Ora, mentre gli interessi dei primi si rapportano naturalmente all'esercizio, a partire dal momento in cui questo deve sopportare anche gli interessi passivi del capitale totale impiegato o non impiegato dalla Compagnia, i pareri sono divisi circa all'impiego degli interessi dei capitali, che si presume provengano dalle sovvenzioni. Per fare cadere tutte le paure e tutte le incertezze, decidemmo, conformemente al voto delle Autorità federali di dedurre dal prodotto annuale il terzo, cioè fr. 109,493.50, dagli interessi suindicati di fr. 328,480.48, e d'aggiungere questa somma ai fondi di costruzione.

(*) 227 milioni per la rete principale ed 11 milioni per la linea del Monte Ceneri.

Sul saldo del conto d'esercizio di . . Fr. 1,394,697.74
che rimane dopo la deduzione delle somme necessarie al servizio degli interessi delle Obbligazioni, le somme in appresso indicate avranno la destinazione seguente:

Versamento al fondo di riserva per il rinnovamento della via e del materiale mobile e per i casi straordinarii Fr. 418,457.80
Ammortamenti delle spese di inaugurazione . . . . . . » 58,345 57
Ammortamenti sulle proprietà » 173,753.96
Ammortamenti sulle macchine » 16,508.17
Versamento al fondo d'ammortamento per coprire le differenze di corso . . . . . » 85,000.—
Riporto al fondo di costruzione del 1[3 degli interessi del capitale . . . . » 109,493.50
——— » 861,559.—

Sul residuo di . . . . Fr. 553,138.74
deliberammo di distribuire agli azionisti, per il semestre dal 1° luglio al 31 dicembre 1882, un dividendo del 2 1[2 0[0, fr. 6 25 per Azione, cioè . . . . » 425,000.—

e di riportare il saldo di . . . . . . Fr. 108,138.74
al conto nuovo del 1883.

Conformemente all'uso fin qui ammesso, aggiungeremo che il conto delle *carte-valori* ammontava alla fine dell'anno, giusta il corso medio di dicembre, meno 2.7 0[0, a . . » 9,243,100.26

Questo ammontare si ripartisce come segue:
Fondi di Stato e Obbligazioni svizzere . » 4,496,086.37
» » germaniche » 121,449.90
» » italiane . » 3,869,220 11
Bonds americani . . . . » 756,343.88

I *valori quotati* furono fin qui portati nei bilanci al prezzo d'acquisto. Il prezzo d'acquisto dei valori che possediamo al 31 dicembre è di fr. 255,760 15 *al disotto* del corso del

mese di dicembre. Portammo dunque questi valori nel bilancio a un tasso inferiore del 2.7 0[0 al corso medio di dicembre, ciò che corrisponde approssimativamente al prezzo totale d'acquisto dell'insieme dei valori.

Le *provviste* di *merci* sono depositate all' Economato e nell'officina. Esse sono valutate nel bilancio al prezzo di acquisto, non trovandosi esso al disotto del prezzo corrente.

Le *Obbligazioni* emesse dalla nostra Società sono portate per il valore integrale, al quale devono essere rimborsate. Per ciò che riguarda l'*ammortamento*, prescritto dal Codice delle Obbligazioni, della differenza fra il prezzo d'emissione e il tasso di rimborso, decidemmo — senza pregiudizio della questione di sapere se e fino a qual punto queste differenze, cioè le spese di formazione del capitale, debbano entrare in linea di conto, se la ferrovia sarà riscattata — di proporre d'ammortizzare le differenze dei corsi e le commissioni risultanti dalla formazione del capitale-Obbligazioni, con versamenti annuali ed un fondo di ammortamento.

Queste commissioni e differenze di corsi ammontano a:

rimborsabili nel	1889	per il prestito della 1.a serie di 12 milioni di fr. al 5 0[0 Fr.	600,000
	1890	» » » 2.a » 18 » » » »	900,000
	1892	» » » 3.a » 18 » » » »	900,000
	1897	» » » 4.a » 26 » » » »	2,318,535
	1897	» » » 2.a ipot. di 6 » » » »	1,601,500
	1904	» » del Monte Ceneri di 5 » » » »	600,000
		Totale Fr.	6,920,035.—

Per contro, all'epoca della rivendita dei valori, nei quali la Società aveva posto una parte dei fondi di cui disponeva, ha ottenuto, oltre agli interessi portati al conto di costruzione, un guadagno sui corsi elevantesi a Fr. 1,004,846.96 e che può dedursi dalle *differenze dei corsi* sovra enunciati.

Resterebbero per conseguenza da ammortizzare . . . . Fr. 5,915,188.04

Secondo il calcolo da noi fatto, questo scopo si raggiungerebbe nei limiti fissati per il rimborso di tutte le nostre serie di Obbligazioni, versando al fondo di ammortamento fr. 85,000 per il secondo semestre del 1882, e fr. 170,000 per gli anni seguenti, ed accreditando il detto conto dell'interesse di quelle somme al 4 0[0. E mentre per ammortizzare capitali e interessi, i prestiti attuali si convertiranno in prestiti con annualità, quei versamenti saranno sostituiti da pagamenti annuali, in altri termini, con annualità.

Lo stato delle *cauzioni* depositate presso la nostra Società, paragonato a quello del 1881, era, alla fine dell'anno, il seguente:

	1881			1882
Cauzione dell'impresa L. Favre		Pr. 6,488,536.—		Fr. 6,305,159 —
Cauzioni di intraprenditori e fornitori Fr.	14,600.—		in numerario Fr. 292,790.50	
	» 5,213,379.98		in carte-val. » 3,021,898 46	
	» 193,100.—		per cauzioni » 164,100.—	
		» 5,421,079.98		» 3,478,788.96
Cauzioni di funzionarii ed impiegati Fr.	— —		in numerario Fr. 8,418.60	
	» 370,500.—		in carte-val. » 261,826.94	
	» 452,100.—		per cauzione » 1,235,200.—	
		Fr. 822,600.—		Fr. 1,505,415.54
Garanzie di istituti finanziari		» 400,000.—		» 94,000 —
		Fr. 13,132,215.98		Fr. 11,383,393.50

Le cauzioni in numerario, date dagli impiegati, sono depositate alla Cassa cantonale di Risparmio e di Prestiti a Lucerna.

Costruzione della linea. — Durante l'undecimo esercizio, la Direzione tecnica ha dovuto occuparsi ancora dei lavori di finimento della linea, come pure di quelli di liquidazione

Tostochè i documenti ad essa relativi furono compiuti e consegnati dalle varie sezioni, queste vennero sciolte ed il personale congedato, cioè:

La sezione di Brunnen (per la linea Immensee-Fluelen) al 30 giugno; la sezione di Vasen (linea da Fluelen a Goeschenen) al 31 dicembre; la sezione di Goeschenen (lato nord del tunnel del S. Gottardo) al 31 agosto; la sezione di Airolo (linea da Airolo a Lavorgo) al 31 dicembre, e la sezione del Monte Ceneri (linea da Giubiasco a Lugano) al 30 novembre. Per un ritardo della liquidazione, la sezione di Bellinzona non potè esser disciolta nel 1882, tuttavia il personale è stato considerevolmente ridotto.

La sezione di geologia per il controllo geologico del San Gottardo ha pure esaurito il suo mandato durante le esercizio, e perciò il personale è stato licenziato il 15 luglio 1882.

La sezione per il materiale rotabile e gli accessorii della via, che dipendeva dal Capo-servizio della trazione, è stata incorporata il 1° giugno nell'organico dell'esercizio.

Per il catasto della linea si formarono 5 gruppi, ciascuno dei quali composto di un geometra e di due o tre aiutanti, posti sotto gli ordini diretti dell'Ingegnere della Via.

Di più, l'Ingegnere-Capo dell'esercizio, dal 31 dicembre, ha intrapresa l'esecuzione di tutti i lavori ancora da effettuare, di guisa che, da quella data, la Direzione tecnica non ha più avuto a suo carico che l'esame e la sistemazione dei conti cogli appaltatori, lavoro affidato all' Ingegnere-Capo, assistito per ciò da un personale di cinque ingegneri e tre aiutanti.

Alla fine dell'anno, 34 ingegneri, 9 geometri ed aiutanti, 5 disegnatori, 10 contabili e spedizionieri, 1 sorvegliante, e 5 fattorini d'Ufficio erano ancora esclusivamente addetti ai *lavori di costruzione e di liquidazione*. Di 187 impiegati di cui si componeva alla fine del 1881 il personale della Direzione tecnica, era dunque stato ridotto al 31 dicembre 1882 a 70 impiegati, la maggior parte dei quali sarà collocata in disponibilità nei primi mesi dell'anno corrente.

Per ciò che riguarda l'*esecuzione dei lavori*, cominceremo dal servizio delle *espropriazioni*.

La Commissione di stima della ferrovia del Gottardo per il Cantone di Schwyz e quella per la linea di Pino e del Monte Ceneri fecero ciascuna una campagna.

Durante l'esercizio, pagammo la nostra quota parte, cioè fr. 113,673 33, per spese d'ingrandimento delle Stazioni di Lucerna e di Rothkreuz.

Furono conchiusi 11 contratti d'acquisto in via amichevole, 11 proposte della Commissione d'istruzione del Tribunale federale sono state accettate dalle due parti, e si è pronunciato un giudizio dal Tribunale federale ed un altro da un tribunale arbitrale. In seguito di tali atti, si è pagata sulla linea Immensee-Pino e sulle linee ticinesi di pianura, la somma totale di fr. 143,968.63 per 213,041 mq. di terreni d'ogni sorta, di cui 22,245 mq. nel cantone di Schwyz, 21,914 mq. nel cantone di Uri, e 168 882 mq. in quello del Ticino. In questa somma sono comprese le indennità per inconvenienti di ogni genere, demolizione di costruzioni, abbattimenti di alberi, acquisto di diritti di presa d'acqua e di condotte d'acqua ecc; per contro, si è dedotto il prodotto delle rivendite di eccedenti acquisti sulla nuova linea.

Sulla linea del Monte Ceneri si è speso, per 90 contratti in via amichevole, fr. 21,839 91 per 26,945 mq.; le indennità per inconvenienti, abbattimenti d' alberi, ecc., sono comprese nella detta somma, ma i prodotti per la rivendita dei terreni acquistati ecc., ne sono stati dedotti.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Fu riferita da molti giornali la notizia che si sarebbero riprese le trattative fra le Ferrovie italiane e le austriache per riattivare il servizio cumulativo.

Ci astenemmo dal riportare tale notizia, perchè, dopo quanto è occorso fra le suddette Ferrovie e al domani della cessazione del servizio diretto, la notizia stessa ci pareva infondata. Ed oggi possiamo confermare questo nostro modo di vedere, tanto più che

quella notizia è smentita dalla *Neue Freie Presse* del 25 luglio, la quale è soventi l' interprete della Südbahn ed accenna appunto a dichiarazioni avute al riguardo da persona competente.

><

Nella scorsa settimana sonosi radunati in Firenze i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie allo scopo di discutere una proposta del Governo concernente il trasporto degl'impiegati delle Amministrazioni provinciali dello Stato, pei quali da tanto tempo sono richieste facilitazioni consimili a quelle godute dagli impiegati delle centrali, sedenti in Roma. Le Ferrovie hanno rassegnato le loro proposte al Ministero, e per parte nostra vedremmo con piacere attuato a favore degl' impiegati suddetti un provvedimento che ci pare di tutta equità.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia nel mese di giugno 1883 raggiunsero la somma totale di L. 9,106,511.65, il che corrisponde a L. 2,427.77 al chilometro, mentre nel giugno 1882 non ascendevano che a L. 8,831,837.57, cioè L. 2,470 al chilometro; si ebbe quindi nel giugno 1883 l' aumento di L. 274,674.08.

Devesi però osservare che i kilom. in esercizio nel giugno 1883 erano 3747, mentre nel giugno 1882 erano 3571.

I prodotti lordi poi dal 1° gennaio a tutto giugno furono di L. 56,356,030.52, mentre nell'eguale periodo del 1882 ascesero a L. 53,595,238.16; per cui si ebbe un aumento di L. 2,760.792.36, tenuta sempre ferma l'accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Ieri (31) ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Baranello a Campobasso della linea Benevento-Campobasso.

Siamo assicurati che l' apertura all' esercizio del tronco medesimo potrà aver luogo il giorno 5 del corrente mese.

Frattanto la Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario da attivarsi sulla linea suddetta, in occasione che si aprirà all'esercizio questo ultimo tronco Baranello-Campobasso.

><

Ci scrivono da Cuneo che quell' Ufficio del Genio civile ha completato e presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto per la costruzione di due tronchi della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, compresi fra Borgo San Dalmazzo e Robilante il primo, e fra Robilante e Vernante il secondo.

La lunghezza rispettiva dei due tronchi predetti è di m. 3,060 e di m. 8,350, ed il costo relativo dei lavori è presunto in L. 780.000 pel primo, ed in lire 3,920,000 pel secondo.

La pendenza massima proposta fra Borgo San Dalmazzo e Robilante è del 15.50 per mille, ed il raggio minimo delle curve è di m. 400. Sull'altro tronco la pendenza massima raggiunge il 26 per mille, ed il raggio minimo delle curve è di m. 325.

Per questo secondo tronco il predetto Ufficio ha studiato due distinti tracciati, uno basso ed uno più alto, ognuno dei quali si presenta in condizioni abbastanza favorevoli, avuto riguardo alle condizioni speciali delle località che si tratta di attraversare colla ferrovia.

><

All' asta definitiva per l' appalto del tronco da Provaglio ad Iseo, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, il sig. Faccanoni Francesco ha presentato l' offerta di ribasso dell' 1.51 p. 0/0 sulla somma dell'ultimo deliberamento e, tale offerta essendo la migliore, fu a lui deliberato definitivamente l' appalto per la somma di L. 230,226.

><

Anche nel secondo esperimento l'asta per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Bribano a Belluno, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso (lunghezza m. 12,741 importo di appalto L. 1.617.000) è rimasta deserta.

><

I Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio hanno firmato il Decreto col quale la Società per la ferrovia privata da Monteponi a Porto Vesme viene autorizzata ad applicare le tariffe da essa proposte pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande velocità durante l'esercizio di esperimento della predetta ferrovia.

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Direzione tecnica per le ferrovie in Reggio di Calabria il progetto di appalto di un nuovo tronco della ferrovia da Reggio a Castrocucco, compreso fra Capo Bonifati e Belvedere marittimo. Questo tronco ha la lunghezza di m. 6750, ed il suo importo complessivo rileva a L. 2,140,000; intorno al medesimo procureremo di dare le consuete informazioni nel prossimo numero del *Monitore.*

><

Il Consiglio d'amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il preventivo pel raddoppiamento del binario da Torino a Chivasso, reso necessario pel sempre crescente numero dei treni sulla linea Milano-Torino.

Per ora il raddoppiamento sarà limitato a tale tronco; ma sarà poi proseguito su tutta la linea fino a Milano.

><

Il Consiglio stesso ha inoltre rassegnati per approvazione al Ministero prelodato i seguenti altri preventivi:

per l'impianto di un rifornitore della capacità di 100 m. c. con relative grue idrauliche nella Stazione di Corbezzi, della linea Bologna-Pistoia — la spesa preventivata è di L. 25,000;

per la costruzione di un magazzeno merci e piano caricatore scoperto nella Stazione di Tronzano, con ampliamento del piazzale e con prolungamento del binario — spesa preventivata L. 50,000;

per l'esecuzione dei lavori occorrenti al concentramento del bivio Librera col nuovo bivio della Ghisolfetta, nella linea di circonvallazione di Milano — spesa preventivata L. 34,500.

><

Abbiamo da Milano che il Municipio di Besana Brianza ha ripresentato il progetto definitivo del tronco da Besana ad Oggiono, in prolungamento di quello Monza-Besana, già concesso dal Governo al Comune di Besana. In detto progetto furono introdotte le varianti richieste dalla Superiorità, e giusta il medesimo

la lunghezza del tronco viene a risultare di m. 13.208 ed il costo relativo di L. 1.740.000, ossia L. 131.734 al chilometro.

><

Ci informano da Massa che quell'Amministrazione provinciale ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata a far compiere gli studii necessari per la compilazione del progetto tecnico di una ferrovia economica dalla Marina di Massa a Castelnuovo di Garfagnana per la Tambura, con le diramazioni: alla Stazione di Massa, al Forno per le cave del Biforno ed a Renara.

La predetta Amministrazione provinciale ha pure instato presso il Ministero perchè, dopo studiato ed approvato il progetto tecnico della nuova ferrovia, la costruzione e l'esercizio della medesima possano essere concessi a mente degli articoli 10, 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 sulle ferrovie complementari, includendo cioè la linea, della quale ci occupiamo, fra quelle della 4ª categoria.

><

Ci scrivono da Bergamo che i Comuni interessati nella sollecita costruzione della linea, di 4ª categoria, da Bergamo a Ponte della Selva, stata concessa a quella Provincia, si sono rivolti al Ministero dei lavori pubblici interessandolo vivamente a fare i provvedimenti opportuni per indurre la Società costruttrice della linea a dare un conveniente sviluppo ai relativi lavori di costruzione, i quali hanno fin qui proceduto in modo per nulla affatto consono alle stipulazioni contrattuali.

La lentezza con cui procedono i lavori ed il ritardo nell'apertura all'esercizio della linea che ne sarà la conseguenza, tornano di gravissimo nocumento agli interessi di tutti quei paesi che sono situati lungo la vallata che deve essere attraversata dalla ferrovia.

><

Siamo informati da Milano che molte Giunte municipali dei Comuni interessati nella costruzione di una linea di strada ferrata da Novara a Como per Gallarate e Caccivio, della quale già si era chiesta al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio, si sono rivolte all'Amministrazione provinciale di Milano invocandone l'energico appoggio onde venga nuovamente presa in esame dal Ministero la questione della concessione della preindicata ferrovia, e risolta nel senso desiderato dai Comuni interessati.

><

Il Ministero delle finanze, Direzione generale delle Gabelle, ha approvato per la parte che lo riguarda, la nuova tariffa proposta dalle tre principali Amministrazioni ferroviarie pel trasporto di alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari e bestiame destinato al miglioramento delle razze.

><

Lo stesso Ministero ha anche ritenuto potersi approvare una proposta della Società delle ferrovie Meridionali per la istituzione di una tariffa speciale pel trasporto del vino comune, acquavite, tartaro greggio, olio d'oliva, sapone comune, frutta secca, carubbe, e pasta da vermicellaro.

><

Il Consiglio d'amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto con parere favorevole a S. E. il Ministro dei lavori pubblici la domanda di ammissione della Stazione di Camnago ai servizii cumulativi internazionali.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, riconoscendo l'importanza che ha l'attuale Esposizione nazionale di Zurigo, specialmente per la parte meccanica e per l'orologeria, ha inviato colà il sig. cav. Maroni, ing. capo dei telegrafi, per esaminare e riferire su quell'Esposizione. Sappiamo che vi sarà pure inviato un ingegnere del servizio del Materiale per la parte che specialmente concerne le macchine a vapore, le macchine utensili e le Strade ferrate.

><

Il 16 corr. si aprirà l'*Esposizione internazionale di elettricità* in Vienna. Da informazioni avute da persona che potè visitare i lavori, possiamo fin d'ora asserire che l'Esposizione assumerà un carattere d'importanza eccezionale e di molto superiore a quello che aveva l'Esposizione di Parigi del 1881. Oltre alla mostra di tutto quanto si è fatto di più utile nelle applicazioni dell'elettricità, si avrà ancora un'esposizione completa di caldaie dei diversi tipi, e di macchine a vapore le più adatte per motori delle macchine elettriche. Basti dire che la forza che si svilupperà sarà di 1200 cavalli-vapore, e che per la costruzione del gran camino si impiegarono 700 metri cubi di mattoni.

Lo spazio occupato dalle caldaie è di 2250 metri quadrati, e la muratura eseguita per le fondazioni delle caldaie e delle macchine supera i 5000 metri cubici. Nell'Esposizione vi sarà una ferrovia elettrica, si faranno esperimenti di trasmissione di forza, esperimenti per illuminazione di Stazioni e di teatri, applicazioni all'illuminazione dei vagoni ferroviarii, ecc., ecc.

Su quest'Esposizione speriamo di poter dare ai nostri lettori un resoconto completo, almeno per quanto concerne la parte ferroviaria e scienze annesse.

><

Abbiamo altra volta parlato delle tramvie che per cura del solerte ing. cav. Luigi Polese, ex-direttore delle Strade ferrate Sarde, si erano già progettate per la provincia di Sassari.

Tutto procedeva per il meglio. Provincie e Municipii facevano a gara per assecondare le idee di quell'ingegnere onde compiere un'opera utilissima per il paese. Ma pur troppo una calamità delle più gravi venne a costernare il paese. La filossera, questo nuovo flagello dei nostri vigneti, ha invaso l'agro di Sorso, e, secondo le predizioni della Commissione all'uopo nominata dal Governo, non tarderà ad invadere tutta la provincia di Sassari e distruggere in pochi anni le floride vigne che erano il vanto e la risorsa di quei paesi.

L'attuazione delle ferrovie economiche e delle tramvie, che calcolavano come cespite precipuo il trasporto dei vini, dovette necessariamente essere sospesa. Noi facciamo voti perchè il male che minaccia la Sardegna, mercè i provvedimenti energici che il Governo non mancherà di prendere, possa essere in gran parte scongiurato, e che quindi, cessato l'attuale panico, possa riprendersi lo studio e l'esecuzione della rete di ferrovie economiche.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle ultime sue adunanze, ha approvato, fra altri, i seguenti affari:

Progetto di rialzo degli argini d'Adige, nell'interno della fortezza di Legnago, e di rimonta di sassaie. (Verona)

Progetto per una ferrovia Camposampiero-Montebelluna.

Progetto e domanda di concessione d' una ferrovia da Pieve a Nievole a S. Miniato.

Progetto di trasformazione di tipo da sezione ridotta a sezione ordinaria della ferrovia Ventoso-Scandiano.

Progetto per sistemazione dell' ultimo tronco delle arginature del fiume Lamone, nei comuni di Ravenna e di Bagnacavallo.

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la spesa di L. 4800 per impianto di fermacarri alle estremità dei binari morti nelle Stazioni di alcune linee.

Idem di L. 22,690 per riparazioni occorrenti alla locomotiva *Rivarolo* e relativo tender.

Idem di una Convenzione colla Società generale di ferrovie economiche per regolare l'impianto, la manutenzione e l'esercizio dell'intersecamento del tramvia Torino-Settimo colla ferrovia Torino-Ticino presso il casello 11, ad est della stazione di Settimo.

Idem la spesa complessiva di L. 55,000 occorrente alla gettata di massi per difendere la galleria Raineri contro il Tanaro, e per robustamento della galleria stessa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Certificati per costruzioni ferroviarie. — È già noto che una Commissione fu istituita sino dal marzo scorso dai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e del commercio, sotto la presidenza del consigliere di Stato prof. Saredo, per preparare uno schema di regolamento, atto a coordinare le disposizioni degli art. 9 della legge 5 giugno 1881 e 8 della legge successiva 5 luglio 1882 sulle ferrovie complementari, relativi alle anticipazioni che l'Amministrazione dei lavori è autorizzata a richiedere dagli accollatari, a senso dell'articolo 172 del nuovo Codice di commercio, in base al quale ogni Società ha facoltà di emettere Obbligazioni proprie, indipendentemente dal capitale sociale, contro titoli nominativi a debito dello Stato, delle Provincie e dei comuni

La Commissione pose fine ai suoi lavori presentando la sua relazione col testo definitivo del progetto di regolamento al Ministro del tesoro. Ecco in succinto quanto propone la Commissione:

Il certificato, di cui venne formulato il modulo, verrà consegnato dal Ministero dei lavori pubblici agli appaltatori, ad ogni liquidazione di credito accertato non inferiore, fra interessi e capitale, a L. 100,000.

In base al quale titolo nominativo a debito dello Stato, legalmente ceduto e depositato alla Cassa dei depositi e prestiti, le Società potranno emettere Obbligazioni proprie, per importo e scadenza corrispondenti a quelli dei certificati, e sovvenire agli appaltatori medesimi i fondi loro occorrenti per le anticipazioni a cui sono tenuti.

Detti certificati potranno pure, a tenore del progetto di regolamento, essere ceduti a privati, osservate le disposizioni speciali delle leggi in vigore per la cessione dei crediti verso lo Stato.

Venne stabilito altresì che i detti certificati, da stendersi su carta filigranata, saranno complessivi per capitale ed interessi; che questi dovranno decorrere dal giorno 15 del mese successivo a quello in cui verranno accertati i lavori e le provviste, e che dovranno contenere la preventiva autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici per la cessione del credito, a mente del disposto della legge sui lavori pubblici.

Sulla emissione delle Obbligazioni sociali, in base ai detti certificati di credito depositati, il Ministero del commercio dovrà esercitare il proprio sindacato, curando che non vi siano in circolazione Obbligazioni per un importo superiore, fra Capitale ed interessi, a quello dei certificati in deposito.

Vennero facoltizzati, inoltre, qualora sia richiesto per il deposito a garanzia, la riunione di certificati relativi a diversi appalti, come pure il loro frazionamento verso annullamento dei primitivi.

— L'on. Genala ha preso in considerazione le proposte fatte dalla Commissione.

Riconoscendo l'opportunità di attuare l'espediente accennato come mezzo di affrettare l'esecuzione delle nuove ferrovie, senza aggravare per ora il bilancio dello Stato, l' on. Ministro dei lavori pubblici intende di valersene quanto prima.

Ferrovie complementari. — Il 18 agosto, al Ministero dei lavori pubblici, si terrà un'asta per l'appalto in tre lotti di provviste di ferri di armamento per diversi tronchi ferroviarii complementari: 1° Ruotaie Vignole, tonnellate 9,656,8.3 per L. 2,220,953.14. La cauzione provvisoria è fissata in L. 81,000; la definitiva in L. 162,000. — 2° Quintali 4839 di stecche a corniera, quintali 3078 di piastre di fondo, per L. 253,344. Cauzione provvisoria lire 12,700; definitiva L. 25,400. — 3° Quintali 930 di chiavarde con rosette, quintali 3206 di ramponi, per L. 155,822. Cauzione provvisoria L. 7,800; definitiva L. 15,600. I *fatali* scadono quindici giorni dopo il deliberamento.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Al Ministero dei lavori pubblici ed innanzi alla prefettura di Aquila si terrà il 17 agosto un'asta per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra l'argine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della stazione di Carrito, lungo metri 7,872 10 escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d' armamento. — Prezzo L. 723,0000. Cauzione provvisoria L. 36,000, definitiva L. 75,000. I *fatali* a 15 giorni dal deliberamento.

— Il 20 agosto al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le Stazioni di Montecelio e di Tivoli, della lunghezza di m. 13,770, escluse le espropriazioni di stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 2,890,000.

Cauzione provvisoria L. 98,000, definitiva L. 195,000.

Fatali 15 giorni successivi alla data di deliberamento.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — La Commissione incaricata dal Consiglio provinciale di Ferrara di studiare le questioni relative alla ferrovia Adriatico-Tiberina, ha, d' accordo colla Deputazione, deciso che quella Provincia debba fare parte del consorzio per la costruzione di detta linea. Il deputato Gattelli fu nominato rappresentante della Provincia nel Consorzio per tale linea.

Il consiglio provinciale di Rovigo in una prossima seduta, a quanto assicurasi, darà voto favorevole al proposto ordine di adesione al Consorzio per l'Adriatico-Tiberina.

Ferrovie venete. — Scrive la *Gazzetta di Venezia* del 25 luglio p. p.:

Sappiamo che, in seguito al ricorso deliberato dal Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 31 luglio 1882, contro la deliberazione del Consiglio provinciale in data 19 giugno dello stesso anno sulle ferrovie della Provincia, il Ministero, sentito il Consiglio di Stato, ha deciso che quella deliberazione non può avere efficacia giuridica se prima il R. Prefetto, ritornando su quanto allora fece il reggente la Prefettura di Venezia Colmayer, non apporterà delle modificazioni a quella deliberazione.

Il ricorso del Consiglio comunale, venne dettato dal cav. avv. A. Pascolato, relatore della Commissione ferroviaria del Consiglio comunale, e fu presentato il 10 agosto 1882.

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino. — L'atto di concessione al Consorzio di questa linea tanto importante per la Provincia di Cremona, venne firmato in Roma il 25 luglio u. s.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Al Ministero dei lavori pubblici ed innanzi alla prefettura di Torino, il 17 agosto corrente si terrà un appalto per l'asta delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della ferrovia Chivasso-Casale, compreso fra la stazione di Chivasso (esclusa) e il chil. 12 + 500, lungo metri 12,340, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d'armamento. — Prezzo lire 1,000,000. Cauzione provvisoria L. 34 000, definitiva L. 100,000. I *fatali* scadono 15 giorni dopo il deliberamento.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Al Ministero dei lavori pubblici ed innanzi alla prefettura di Cuneo si terrà il 18 agosto un'asta per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra la stazione di Ceva e quella di Nuceto, lungo m. 7,872, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori di armamento. — Il prezzo è di L. 1,750,000. La cauzione provvisoria è di L. 89,000, la definitiva di L. 178,000. I *fatali* scadono quindici giorni dopo il deliberamento.

Ferrovia funicolare Ferretti. — Leggesi nella *Provincia* di Vicenza del 25 luglio:

Sappiamo che l'ingegnere Ferretti studia l'impianto della propria funiculare dalla Villa Arrigoni alla chiesa del Monte Berico e ha già chiesto analoga concessione al Municipio, essendo la strada proprietà del Comune.

Amici d'ogni bella innovazione, non possiamo che fare buon viso al progetto, il quale dato come si spera che non riesca dannoso o incomodo all'ordinaria viabilità, non può che tornare gradito ai nostri concittadini, i quali in cinque minuti sarebbero a Monte Berico, movendo s'intende dal tunnel della ferrovia.

Tramway Padova-Venezia. — Nell'assemblea degli azionisti che nella settimana scorsa ebbe luogo a Dolo, fu costituito il Comitato promotore del *tramway* dal confine della provincia di Padova a Venezia per Fusina.

Tramway Cremona-Casalmaggiore — Dopo che il sig. Levi venne dall'onorevole Deputazione provinciale dichiarato decaduto dalla concessione, per aver mancato ai propri obblighi, si è in Cremona costituita una *Società pei tramways della provincia*.

Per prima linea è fissata la Cremona-Casalmaggiore, per la quale verrà chiesta la concessione alle Autorità competenti. Rispondendo questa alle speranze che su di essa si sono concepite, verrà completata con opportuna rete.

Tariffe ferroviarie. — Rimandando i lettori alle *Nostre Informazioni*, togliamo da una corrispondenza da Monaco alla *Perseveranza*:

Sentiamo che tra il vostro Governo e le Società dell'Alta Italia, della Sudbahn e Rudolfiana stanno per essere riprese le trattative per l'attuazione delle tariffe dirette tra l'Italia e l'Austria; ma, a dire il vero, nel nostro ceto commerciale a queste trattative si dà pochissima importanza, stantechè si sa che la Sudbahn fa una guerra aperta al porto di Venezia e alle ferrovie Venete dell'Alta Italia; la Sudbahn conduce le merci destinate pel Sud della Germania ed il Nord della Svizzera da Trieste via Klagenfurt-Villach-Franzensfeste-Kufstein (che ha una percorrenza d'oltre 200 chilometri maggiore della linea naturale Venezia-Verona-Ala-Kufstein) a tariffe minori di quelle dell'Alta Italia via Venezia-Ala; per cui il transito delle merci che vengono e vanno pel Canale di Suez dirette pel nostro paese ed il Nord della Svizzera si fa tutto col porto di Trieste e la Sudbahn. Anche in questi ultimi giorni arrivarono 70 vagoni contenenti cotone per le nostre fabbriche, via Trieste e Klagenfurt.

Ferrovia Oulx Briançon — Alle informazioni da noi date nell'ultimo numero del *Monitore* intorno ad un progetto di ferrovia a scartamento ordinario, sistema Fell, fra Oulx e Briançon, togliamo i seguenti particolari dalla relazione che intorno ad esso ha fatto la Giunta municipale di Torino:

Il progetto consiste nella costruzione del tratto di ferrovia di 32 chilometri tra Oulx e Briançon sul Monginevra, con regolo centrale, ma a scartamento ordinario, in modo da permettere la circolazione dei carrozzoni e veicoli in uso presso le ferrovie dell'Alta Italia e della Società Parigi-Lione-Mediterraneo.

Per tal modo si viene ad assicurare un servizio cumulativo diretto fra l'Italia e la Francia, e più direttamente fra Torino e Marsiglia.

Le pendenze non sarebbero superiori del 7 per cento; le curve non avrebbero raggio minore di 250 metri; illimitata pertanto la facoltà di transito e di trasporto per interi treni in arrivo tanto ad Oulx quanto a Briançon col solo scambio delle locomotive ed aggiunta di uno speciale vagone a freni.

I punti soggetti a valanghe e nevicate (fra Cesana e Le Vachette) sarebbero protetti con apposite gallerie in muratura.

La costruzione della ferrovia, di un costo totale di 16 milioni, cioè 9 per l'Italia e 7 per la Francia, verrebbe compiuta in due anni dalla data della cessione governativa.

Si dichiara disposta la Società Fell e Comp. ad assumere, sia al di qua come al di là della frontiera, la costruzione e l'esercizio della linea, che per quanto riguarda la parte sul territorio italiano, avrebbe una lunghezza di 18 chilometri circa.

Per poter raggiungere lo scopo, ed ottenere la concessione governativa, il sig. Fell è pronto ad eseguire tutti gli studii definitivi, in relazione a tale suo progetto di massima, alla previa condizione che, se il Governo italiano non gli accordasse la concessione per la costruzione e lo esercizio della linea, gli vengano rimborsate le spese da incontrarsi per detti studii; spese che, calcolate dapprima in L. 30,000, si sarebbero poi, in seguito a nuove trattative, ridotte a L. 24,000 pel versante italiano.

Ciò stante, prima e principale cura fu di conoscere quali potessero essere le intenzioni del Governo al riguardo; ma stante la gravità dell'argomento, non si potè ottenere una pronta e categorica risposta.

Per altra parte l'ing. Fell avvertiva che, qualora non ricevesse assicurazione entro il corrente mese dell'accettazione della sua proposta, non potrebbe più impegnarsi per il compimento degli studii con tutto il corrente anno.

Per queste considerazioni, la Giunta municipale propose la seguente deliberazione al Consiglio comunale che l'approvò nella seduta di ieri l'altro, 29:

« Ritenuta la grandissima importanza per la nostra città di vedere effettuata la ferrovia in discorso, siccome mezzo il più pronto ed efficace per mettere riparo alla grave perturbazione arrecata dall'apertura del Gottardo;

« Ritenuta conveniente la proposta Fell, ma nello stesso tempo considerando essere giusto che il carico eventuale degli studii debba essere sostenuto in parte dalla Provincia, che non vi ha minor interesse che la città di Torino;

« Ritenuta l'urgenza di prendere una deliberazione, anche prima di avere la formale assicurazione dell'appoggio del Governo, affinchè gli studii possano iniziarsi e possibilmente compiersi nell'attuale stagione estiva, e non sia perso un anno intero;

« Manda al Consiglio comunale di voler decretare un concorso nella somma fissa di lire dodici mila, quale eventuale rimborso di parte delle spese da incontrarsi dal sig. J. Fell per gli studii definitivi della suddetta ferrovia, rimborso condizionato all'uguale impegno che devesi prendere in Francia per la parte di studii riflettente quel territorio, e da pagarsi nel solo caso in cui la Società rappresentata dai signori Fell e Comp. non potesse entro un congruo periodo di tempo ottenere la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia medesima.

« Ed incarica il Sindaco di sollecitare dal sig. Prefetto, Presidente della Deputazione provinciale di Torino, un eguale provvedimento per parte della Provincia, in modo che il carico dello eventuale rimborso della intiera somma di L. 24,000 sia sostenuto in parti eguali dal Municipio e dalla Provincia, parimenti interessati all'apertura di sì importante ferrovia ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo lo scorso mese di giugno è stato il seguente:

Chilometri 266 *in esercizio*: Passaggeri trasportati 72,000 introito fr. 330,000; merce trasportata tonnellate 36.870, introito fr. 430,000. Introito complessivo fr. 760,000. ossia fr. 2857.14 (franchi 3383,46 nel mese di maggio 1883, e fr. 2439.79 nel mese di giugno 1882) in media per chilometro.

Le spese di esercizio durante il mese di giugno testè trascorso, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio ed interesse dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, furono di fr. 435,000, ossia fr. 1635 in media per chilometro Quindi il maggior introito, in paragone alle spese d'esercizio, fu di fr. 325,000.

Ferrovie svizzere. — L'apertura del San Gottardo produsse alla Compagnia della Svizzera occidentale una diminuzione di introiti nel 1882. Invero, da 12,975,675 fr. che erano nel 1881, i prodotti lordi discesero nel 1882 a fr. 12,639,351, cioè fr. 336,324 di meno.

D'altra parte le spese, che nel 1881 erano di 11,715,750 franchi, furono nel 1882 di fr. 11,868,355, cioè con un aumento di fr. 152,605.

Da questi risultati si deduce che il benefizio netto è inferiore nel 1882 a quello del 1881 di fr. 488,929. Questo benefizio era nel 1881 di fr. 1,259,925; nel 1882 non è stato che di fr. 770,996.

Bisogna notare che il minor prodotto di fr. 336,324, non corrisponde ancora alla situazione reale, perchè i prodotti del 1882 comprendono il prodotto, per l'intiero anno, della linea del Sempione. mentre nel 1881 questo prodotto non figurava che per sei mesi.

Al benefizio di esercizio di fr. 770,996 conviene aggiungere entrate particolari per fr. 210,620, di guisa che il benefizio netto è di fr. 981,616, che sono così distribuiti: fr. 700,000 alle Azioni privilegiate a titolo d'interesse al 5 0[0; fr. 35,498 versati alla Società Svizzera, a termine delle convenzioni che le dànno una parte nella ripartizione del benefizio d'esercizio; infine fr. 246,118 versati al conto di riparazione straordinaria delle vie.

— Si ha da Losanna, 27:

Ieri ricominciò il transito ferroviario regolare fra Berna e Friburgo, stato interrotto per cedimento della galleria di Schmitten, causato da una frana. Questo transito è però soltanto pei bagagli.

— Togliamo dalla *Gazzetta Ticinese* del 28 luglio:

Questa mattina venne deliberato l'appalto per la costruzione del primo tronco della ferrovia economica Ponte Tresa-Fornasette-Luino, comprendente il tratto di via posto sul territorio italiano Luino-Fornasette, della lunghezza di m. 5754 e per il prezzo complessivo d'appalto di L. 143,584.

Sopra quattro concorrenti il lavoro venne assegnato al sig. Luigi Lanfranchi di Caldé (Lago Maggiore) il quale fece un ribasso di circa l'8 0[0.

Questo lavoro dovrà essere condotto a termine entro il mese di aprile del prossimo anno 1884.

A quanto sappiamo, in breve sarà pubblicato l'appalto anche del 2° tronco di questa ferrovia, comprendente la sezione Ponte Tresa-Fornasette.

Ferrovie francesi — La Convenzione colla Società ferroviaria Paris-Lyon-Mediterranée venne approvata dalla Camera dei deputati con 349 voti contro 134.

Ferrovia Tunisi-Goletta — Nel giornale di Tunisi *La Mejerdah* del 23 luglio leggiamo che due personaggi francesi sarebbero partiti per l'acquisto della ferrovia Rubattino fra La Goletta e Tunisi.

Ferrovie belghe — *L'Indipéndance belge* annunzia che un gruppo d'interessati francesi, belgi e neerlandesi ha chiesto al Governo la concessione di una ferrovia dal confine di Francia al confine dei Paesi Bassi. La linea andrebbe da Breskens, di fronte a Flessinga, a Dunkerque per Knocke, Heyst, Blankenberghe, Wenduyne, Ostenda, Middelkerke, Néeuport e la Panne, seguendo la diga del conte Jean.

Ferrovie danubiane. — Nell'anno 1837 gli inglesi costruirono la ferrovia Kustendje-Czernawoda affine di congiungere il Danubio col Mar Nero.

Nel 1869 il barone Hirsch costruì la ferrovia di Varna la quale fece forte concorrenza alla prima, sicchè questa andò sempre più perdendo di valore.

Nel 1882 il Governo di Romania comperò la ferrovia Kustendje-Czernawoda, ed ora fa costruire presso Czernawoda un ponte sul Danubio affine di congiungere questa ferrovia colla rete ferroviaria europea.

Compito questo ponte, essendo la ferrovia di Varna priva di un ponte sul Danubio, essa perderà la maggior parte dei trasporti; perciò il barone Hirsch si sforza ora di trovare un compratore per la sua ferrovia.

Ferrovie asiatiche. — Nella seduta del 26 luglio della Camera dei Lords, lord Lamington domandò se il Governo non crederebbe opportuno di anticipare 8 milioni di lire sterline per la costruzione della ferrovia lungo la valle dell'Eufrate. Osservò che una via alternativa per l'India, sarebbe per l'Inghilterra una necessità in caso di guerra. Ricordò la relazione della Commissione che era favorevole alla costruzione di tale ferrovia, e finì col domandare che venissero presentate alla Camera le carte relative a questo progetto.

Lord Granville rispose esistere sì una relazione di una Commissione in cui si raccomandava una comunicazione coll'India sul genere di quella che poteva fornire la ferrovia dell'Eufrate, ma non si raccomandava specialmente quella linea. Del resto nemmeno i promotori di quella linea avevano pensato di domandare al Governo una garanzia come quella accennata dall'on. lord. Vi era una gran differenza fra il dare una anticipazione ad una impresa già fortunatamente avviata come quella del Canale di Suez, e darla ad una impresa non ancora tentata. Quanto a carte non sapeva che ne esistessero.

— Il progetto delle ferrovie dell'Asia Minore presentato dal signor Collas alla Porta non fu da questa approvato, perchè il progettante chiedeva che gli fosse concessa una garanzia in contanti, il che nelle presenti ristrettezze finanziarie della Turchia non poteva venir da questa prestata.

Disastri in America. — Uscendo da una galleria nella Georgia, un treno passeggieri dovea percorrere un tratto di ferrovia elevata su palafitte; l'intelaiatura era in fiamme e diede fuoco ai carri, quattro dei quali furono bruciati; tre uomini rimasero morti e dieci feriti.

— Telegrafano da Nuova York che un forte uragano, scatenatosi a Wis Coussi, cagionò la morte di 60 persone e ne ferì 100.

Un treno sulla ferrovia di Werain fu rovesciato, e 34 viaggiatori rimasero gravemente feriti.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro romano. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblicò il quadro sinottico dei Consorzi idraulici in tenimento dei Comuni di Roma aggruppati in cinque circondarii consorziali.

Il 1° è formato per le valli e gronde discendenti in destra sponda del Tevere; il 2° per le valli e gronde discendenti in mare a destra della foce del Tevere; il 3° per le valli e gronde discendenti in sinistra del Tevere, superiormente alla confluenza dell'Aniene per le valli discendenti in destra sponda dell'Aniene; il 4° per le valli discendenti in sinistra sponda dello Aniene per le valli e gronde discendenti in sponda sinistra del Tevere sottocorrente la confluenza con l'Aniene; il 5° per le valli e gronde discendenti in mare a sinistra della foce del Tevere.

I documenti relativi a ciascuno dei detti Consorzi rimarranno in Prefettura per due mesi a disposizione di chi possa avervi interesse.

Con un successivo atto saranno convocati a domicilio tutti gli interessati per la costituzione dei Consorzi.

Lavori edilizii a Roma. — Il cav. Franco, direttore capo di di divisione al Ministero dei lavori pubblici, fu incaricato dall'on. Genala di controllare le spese che sostiene il Comune di Roma per le opere edilizie, colle somme ricavate dal prestito di 150 milioni, garantito dallo Stato.

Emissione di rendita. — In conformità della legge del bilancio di prima previsione per l'anno corrente, l'onorevole Magliani ha sottoposto alla firma del Re un decreto che autorizza l'emissione di lire 3,967,000 di rendita pubblica invece dei titoli ferroviarii.

Calcolando, sulla base dei prezzi correnti, che il saggio di emissione per ogni 5 lire di rendita possa essere di lire 91, colla somma suddetta si potranno ricavare i 72 milioni occorrenti per le costruzioni ferroviarie.

Il godimento della rendita che verrà emessa avrà la decorrenza dal 1° luglio u. s.

Ponte a Verona. — La costruzione del grandioso ponte ad arconi, in ferro, largo 90 metri, da innalzarsi in Verona in luogo del cadutovi Ponte Nuovo sull' Adige è stata affidata alla ditta Miani e Venturi, che ha vinto il concorso aperto per 300 mila lire dal Municipio di Verona.

In Milano l'on. avv. cav. Guglielmi, sindaco di Verona, ha tutto definitivamente stipulato con la Ditta suddetta.

Un capo-stazione coraggioso. — La sera del 25 luglio, mentre il treno delle 8.15 pom. proveniente da Bologna entrava a tutto vapore nella Stazione di Parma, un uomo se ne stava tranquillamente fermato in mezzo al binario, inconscio od immemore del pericolo imminente. Gli uomini di servizio gli avevano intimato ad alta voce più volte di uscirne, ma egli, o sia che non comprendesse, o fosse mezzo ubbriaco, o meditasse qualche triste e disperato proponimento, non si muoveva affatto; e il treno intanto si avanzava veloce e sbuffante. Un istante ancora, pochi metri di rotaia e il disgraziato sarebbe rimasto sfracellato sotto il mostro terribile. Fu un momento di raccapriccio; da ogni parte si gridava al disgraziato: fuggite! ed egli atterrito, confuso, non sapeva muovere un passo.

Se non che in quell'istante il capo Stazione signor Dolazza, incurante dell'estremo pericolo, ma compreso dalla grande idea del dovere, fu di un balzo sul binario: afferrare quell'uomo, sollevarlo e buttarlo fuori sul marciapiedi fu un istante solo, ma nel ritirarsi di un salto, avendo inciampato nel gradino del marciapiedi, cadde egli pure a terra, talchè le ruote della macchina gli sfiorarono i piedi, salvi per miracolo dall'essere schiacciati.

Una folla di persone presenti al fatto coraggiosamente corsero a sollevarlo premurosamente da terra, congratulandosi vivamente con lui per l'atto generoso, atto che non sarà mai lodato abbastanza.

È la seconda volta che il sig. Davide Dolazza arrischia in tal modo la sua vita per la salvezza degli altri. Bravo davvero.

Un vagone sontuoso. — La *Central Hudson Company* ha costruito in questi giorni per il sig. Vanderbilt il vagone più sontuoso e più comodo del mondo, lungo 60 piedi, con disegni dello stesso sig. Vanderbilt e del costo complessivo di 5000 lire sterline. Esternamente il vagone è di color paglia, e ricco di belli ornamenti, nell' interno è tutto coperto di mogano intagliato: le lampade e gli ornamenti sono di bronzo.

È composto di un salotto, di 12 piedi, da pranzo, di un posto da dormire per otto persone, il quale si forma momentaneamente con l'abbassare alcune assi delle pareti, di una cucina fornita di tutti gli arredi, di un gran serbatoio d'acqua, di una stanza da *toilette*, di due stanzini da letto che sono nel centro del vagone e sono muniti di letti e grandi specchi e di due camerini da bagno a doccia. Il salotto principale è elegantissimo ed ha finestre a cristalli da specchi fino al soffitto. Sotto il pavimento si ripongono tutti gli arredi necessari.

Nuovo apparato di sicurezza nei treni ferroviarii. — Un impiegato pensionato delle ferrovie dell'Impero tedesco, certo Borgeiz, ha inventato un meccanismo assai semplice da essere posto nei compartimenti dei vagoni ferroviarii, col quale, con tutta la facilità possibile, si può dare l'allarme per qualunque attentato o disgrazia che accada.

Il meccanismo viene posto nelle pareti tra uno scompartimento e l'altro, e serve per ambedue gli scompartimenti. L'avviso viene dato al macchinista e al personale del treno, e nel medesimo momento escono dei segnali fuori dello scompartimento ai due lati, così che il personale conosce tosto quale scompartimento ha bisogno di aiuto.

La costruzione di questo apparato fu affidata ad un ingegnere di Monaco, certo Adam, e se ne faranno tosto le prove.

Canale marittimo in Palestina. — Quanto prima partirà da Londra una Commissione d'ingegneri per studiare la Palestina ed i mezzi di utilizzare la grande depressione del Giordano per la costruzione di un nuovo canale marittimo. Le spese per questi studii furono stabilite in 10,000 lire sterline. Il duca di Sutherland è il presidente di questa Commissione, e vice presidente l'ammiraglio inglese Inglefield.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana nei valori ferroviarii si fece qualche cosa, ma non importante. Le Azioni delle ferrovie Meridionali vennero negoziate a 474.50, poi a 476; le Obbligazioni a 273.50; i Boni a 533. Le Sarde serie A si tennero quasi nominali a 277.75; la serie B a 269.75; le nuove a 275.75. Al nominale figurano: le Palermo-Trapani 1.a emissione a 287; 2.a emissione a 285; le Centrali-Toscane 455; le Pontebbane a 440; le Meridionali Austriache a 291; le Azioni ferrovie Romane a 132.

A Parigi ben tenute le Azioni Lombarde a 333.75 a 335; le Obbligazioni relative a 202 e a 292.50; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 293.75 e a 292.50; le Azioni ferrovie Romane a 130.

ESTRAZIONI

Ferrovia d'Ivrea — Elenco dei numeri corrispondenti alle 41 Azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione nella seduta pubblica del Consiglio di amministrazione in data 19 luglio 1883:

172 186 270 849 864 1499 1662 1713 1927 2051 2196 2215 2369 2439 2510 2569 2822 2956 3646 3077 3806 3976 4069 4647 5036 5216 5714 6143 6280 6373 6478 6493 6626 6673 6696 6864 7173 7383 7421 7609 7952.

Le suddette Azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1883.

A partire dal giorno 2 gennaio successivo sarà aperto presso la Cassa della Società Generale di Credito Mobiliare il pagamento del capitale nominale delle suddette Azioni.

CONVOCAZIONI

Società anonima del molino delle catene. — Assemblea generale il 10 agosto nella sala delle adunanze per lettura del rendiconto 1° semestre 1883, relazione dell'Amministrazione sul rendiconto stesso, estrazione di obbligazioni da estinguersi, comunicazioni dell'Amministrazione.

Società navigazione Puglia in Bari. — Assemblea generale degli azionisti il 19 agosto nella sala municipale per revisione dello Statuto, acquisto di materiale navigante, esonero di cauzione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima Briantea ferrovia Monza-Calolzio. — Dal 21 luglio pagamento saldo dividendo 1882

in L. 5, e acconto dividendo 1882 in L. 7.50, in totale lire 12.50 per Azione, cedola 20, a Milano Banca Giulio Belinzaghi.

Banca di Genova. — Dal 22 luglio pagamento interessi 1.o semestre 1883 in L. 10 per Azione, cedola 26, in Genova, Cassa della Banca.

Banca popolare di Torino. — Dal 1.o agosto pagamento acconto dividendo esercizio 1883, in L. 1 per azione, a Torino, Cassa della Banca.

Prestito Piemontese 1850. — Dal 1.o agosto pagamento del *cupone* interessi in L. 17.36 nette, nello Stato, Cassa del Debito Pubblico.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Pozzuoli (6 agosto). — Costruzione di edificio scolastico, da completarsi entro due anni. Importo L. 129,895.66. Deposito provvisorio L. 8,000; defin. L. 13,000. Fatali 23 agosto.

Intendenza di Finanza di Foggia (6 agosto). — Lavori di costruzione di quattro caserme ad uso delle guardie di finanza alle Saline di Margherita di Savoia. Lotto 1° Caserma Imperatrice. Importo L. 20,350. 2° Caserma Torretta; L. 20,350. 3° Caserma Reale; L. 17,165. 4° Caserma Regina; L. 17,165. Deposito provvisorio: per il 1.o lotto L. 1,200; per il 2.o lire 1,200; per il 3.o L. 900; per il 4.o L. 900. Deposito defin.: per il 1.o lotto L. 2,100; per il 2.o L. 2,100; per il 3.o lire 1,800; per il 4.o L. 1,800.

Deputazione provinciale di Modena (6 agosto). — Lavori di costruzione di un ponte in muramento sul fiume Panaro, presso la località detta di Navicello, in continuazione alla strada provinciale di Nonantola. Importo L. 159,600. Deposito provvisorio L. 5,000; defin. eguale al decimo della somma deliberata. Fatali a giorni 5 dal deliberamento.

Municipio di Roma (6 agosto) — Lavori di restauro della fontana in piazza della Bocca della verità. Importo L. 13,558.40 così ridotto nelle aste precedenti.

— Manutenzione delle strade suburbane Anagnina, Prenestina, Tusculana e delle mura sulla sinistra del Tevere. Importo L. 3,748.78 per la Anagnina L. 15,675.52 per la Prenestina, L. 7,657 per la Tusculana, L. 9,504 per la strada a sinistra del Tevere, così ribassato nelle aste precedenti.

Direzione del Genio militare - Alessandria (8 agosto). — Lavori delle opere di difesa sulla sinistra del Forte principale nella posizione Serzeira in Vinadio. Importo L. 365,000. Deposito L. 37,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Demanio di Torino (Fatali 8 agosto). — Lavori di adattamento di locali ad uso degli Ufficii degli Atti civili, del Demanio, del Bollo straordinario e delle Tasse di successione, nel fabbricato demaniale, detto dei Ss. Martiri in Torino, il tutto risultante da perizia dell'Ufficio tecnico di finanza 31 settembre 1882, mediante l'offerta in ribasso di L. 1.50 0[0 e così per L. 12,356.83.

Prefettura di Mantova (8 agosto). — Lavori di difesa frontale della strada superiore del Froldo Brede sull'argine destro di Po, fra i segnali 171 e 177 in Comune di San Benedetto Po, da eseguirsi entro giorni 80 lavorativi. Importo L. 82,354. Deposito provvisorio L. 4,250; defin. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali 22 agosto.

Deputazione provinciale di Reggio Calabria (Fatali 8 agosto). — Opere e provviste occorrenti per il completamento del tratto di strada provinciale di 3ª serie, n.o 15, dalla sponda destra del torrentello Mammone all'abitato di Caridà, della lunghezza di m. 6,279.87. Importo L. 120,831, così ribassato nell'asta precedente. Condizioni eguali a quelle della prima asta.

Prefettura di Reggio Emilia (10 agosto). — Lavori di stabile sistemazione e difesa del tratto dell'argine del fiume Enza nel Comune di Brescello, dall'estremo inferiore della botta San Giovanni presso Lentigione, discendendo fino al suo incontro coll'argine maestro di Po al Casino Ferrari, superiormente al paese di Brescello, della lunghezza di m. 4,321.70, da ultimarsi entro 120 giorni utili. Importo L. 72,585. Deposito provvisorio L. 3,000; defin. eguale al decimo della somma di delibera. Fatali a giorni 5 dal deliberamento.

Prefettura di Mantova (10 agosto). — Lavori di sistemazione della tratta d'argine a destra del fiume Oglio, compresa fra il ponte di Marcaria e la cascina Casale Piccioni nel Comune di San Martino dell'Argine, da terminarsi entro giorni 75 lavorativi, sotto pena di L. 10 per ogni giorno di ritardo non giustificato. Importo L. 132,300. Deposito provvisorio lire 6,000; defin. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali ad 8 giorni dal deliberamento.

Appalti deliberati

L'appalto per la costruzione di una grande caserma ai Prati di Castello a Roma, destinata alla legione allievi carabinieri, è stata deliberata alla Ditta Belloni-Basevi, con un ribasso del 12 0[0. La caserma dovrà essere consegnata entro un anno.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA

TRAMVIE A VAPORE

Avviso di concorso.

In base alla facoltà conferita dal Consiglio Provinciale di Padova alla sua Deputazione nella seduta del 18 Gennaio 1881, viene aperto il pubblico concorso per la concessione di costruire ed esercitare sulle Strade Provinciali e Comunali le Tramvie seguenti:

1. Da Padova per Conselve al Taglio di Anguillara;

2. Da Padova al confine della Provincia verso Strà;

3. Da Padova alle Terme di Abano;

della estesa di circa chilometri 56, alle condizioni seguenti:

1. Le domande di costruzione ed esercizio delle indicate Tramvie dovranno venir presentate alla Segreteria della Deputazione Provinciale non più tardi del giorno 30 Settembre 1883.

2. I concorrenti dovranno provare mediante attestato rilasciato da un Ufficio del Genio Civile o con documenti equipollenti, di aver le cognizioni ed i mezzi necessarii per l'impresa di cui trattasi.

3. I concorrenti dovranno avere piena conoscenza del Regolamento relativo approvato dal Consiglio Provinciale nella seduta del 18 Gennaio 1881 ostensibile presso la Segreteria suddetta nelle ore d' ufficio di ogni giorno non festivo.

Sarà poi in facoltà dei concorrenti di vincolare le loro offerte a determinate modificazioni del detto Regolamento, ritenuto fin d'ora l'esonero da qualsiasi concorso nella spesa di manutenzione delle strade di cui all' art. 14.

4. È ammessa pure in massima la concessione di un sussidio chilometrico sia in capitale, sia in annualità per tutta la durata della concessione, ritenuto che avranno naturalmente la preferenza quelle domande che portino il minor onere possibile pella Provincia.

5. Le domande dovranno essere corredate dal progetto di massima e d' ogni altro documento prescritto dall' art. 5 del citato Regolameuto.

A norma degli aspiranti si avverte che le Tramvie dovranno essere a scartamento normale, e che presso la Deputazione provinciale esiste un Progetto di massima compilato dall' Ing. Pietro dott. Maestri, il quale Progetto. ostensibile nelle ore d'ufficio dei giorni non festivi, potrà venire ad essi ceduto verso pagamento della relativa specifica.

6. A garanzia delle dimande è prescritto il deposito di L. 200 in denaro o rendita pubblica al corso di listino per chilometro di Tramvia da costruirsi ed esercitarsi.

Questo deposito dovrà venir versato dai concorrenti nella Cassa Provinciale ed il relativo confesso sarà allegato alla dimanda che, in suo difetto, non verrà presa in considerazione.

7. Entro il termine non maggiore di mesi sei dall' espiro del presente concorso verranno provocate le deliberazioni del Consiglio Provinciale sulle presentate domande, ed il fatto deposito verrà restituito a tutti i concorrenti meno a quello la cui dimanda venisse prescelta, e salvo il rimborso delle eventuali spese occorrenti a termini dell'art. 6 del Regolamento succitato.

Padova, li 6 *Luglio* 1883.

IL PREFETTO PRESIDENTE
G. COFFARO.

Il Deputato Provinciale
T. BEGGIATO.

Il Segretario
SORDELLI.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA :

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide ed in pezzi piccoli . . . Chilog. **172,200** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,563,000** »
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **1,900,000** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **6,000** »
LAMIERA di ferro inservibile . . » **11,000** »
TORNITURA e limatura di ferro e acciaio, zinco e rame da rifondere e piombo in rottami di tubi. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **7 Agosto 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 9 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Luglio 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XVI — Mercoledì 8 Agosto 1883. — Num. 32

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

(Contin. — V. n. 31).

VI. — SPESE D'ESERCIZIO DELLA RETE MERIDIONALE.

Le spese ordinarie d'esercizio per i 1550.48 kilom. esercitati in media nel corso del 1882, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione Centrale, e dedotte le spese relative all'armamento, sommarono complessivamente a L. 16,962,527.85 e per chilometro a . . . L. 10,940.17.
Nel 1881 le stesse spese erano salite a
L. 15,916,094.83 e per chilometro a . . . L. 10,971.47,
onde l'aumento di
L. 1,046 433.02 ossia del 6.57 p. 0/0 nella spesa complessiva, e la diminuzione di . . L. 31.30,
nella spesa per ogni chilometro esercitato.

Ripartendo la spesa chilometrica e quella risultante per ogni treno-chilometro nei vari rami di servizio, si ottengono i risultati consegnati nella tabella qui appresso, dove sono posti a confronto con quelli dell'anno innanzi.

DESIGNAZIONE DEL SERVIZIO	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1882	1881	1882	1881
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	1,069.26	1,069.45	0.273	0.273
Id. dell'Esercizio.........	531.92	390.90	0.136	0.099
Movimento e Traffico......	3,225.66	3,207.62	0.825	0.815
Trazione e Materiale.......	3,704.95	4,006.53	0.948	1.019
Manutenzione e Vigilanza	2,016.15	1,928.17	0.516	0.490
Spese gen. dei Magazzini.	392.23	368.80	0.100	0.093
Totali....	10,940.17	10,971.47	2.798	2.788

Alle spese ordinarie ascendenti, come si è detto a . . . . L. 16,962,527.85,
aggiungendo le spese straordinarie e quelle per i ricambi dell'armamento, che sono salite insieme a . . . . » 2,863,595.97,
risultano le spese totali d'esercizio per l'anno 1882, in . . . . L. 19,826,123.82,
mentre esse non avevano oltrepassato nel 1881, la somma di . . . . » 17,602,723.23.
Resta pertanto a carico del 1882, la maggiore spesa di . . . . L. 2,223,400.59.

VII. — PROFITTI DELL'ESERCIZIO DELLA RETE MERIDIONALE.

I prodotti dell'esercizio essendo saliti nel 1882 a. . . . . L. 24,939,103.66,
e gl'introiti diversi a . . . . . . » 464,150.81,
l'attività totale risulta di . . . . . L. 25,403,254.47.
Da questa, sottraendo il montare delle spese ordinarie, straordinarie e d'armamento ascendenti insieme a . . . . » 19,826,123.82,
l'utile netto riesce di . . . . L. 5,577,130 65,
laddove nel 1881, esso era salito a . . » 7,377,952.18.
Si hanno adunque per il 1882. . . . L. 1,800,821.53
in meno, a causa delle maggiori spese per opere di ampliamento e miglioramento delle stazioni, per consolidamenti delle linee, e per ricambi dell'armamento.

VIII. — PRODOTTI DELL'ESERCIZIO DELLA RETE CALABRO-SICULA.

Nessun nuovo tronco essendo stato messo in esercizio nel corso del 1882, la lunghezza totale della rete non rimane cresciuta che in ragione dell'esercizio fatto, per tutto

l'anno, sui tronchi aperti nell'anno precedente; epperò da kilometri 1301.01, a cui saliva la lunghezza media della rete nel 1881, essa è da considerarsi nel 1882, quale è effettivamente, di kilometri 1338.

Ove si deducano le imposte erariali, l'entrata risulta in complesso di

L. 12,359,764.90	e per chilometro di . . .	L. 9212.23.
	Nel 1881 era stata di	
» 11,559,932.25	e per chilometro di . . .	» 8885.35;
	quindi l'aumento a vantaggio del 1882 di	
L. 799,832.65	cioè del 6.83 per cento in complesso, e di	L. 326.88

per chilometro, ossia del 3.62 per cento.

Hanno contribuito all'aumento, come nell'esercizio precedente, tutte le categorie di trasporti; ma laddove nel 1881 avevano primeggiato con notevole differenza i trasporti dei viaggiatori, nel 1882 primeggiarono i trasporti a piccola velocità, che hanno dato l'83.38 per cento dell'aumento totale; solo gl'introiti diversi figurano in diminuzione, e ciò apparisce dal confronto delle cifre consegnate nel seguente specchietto:

CATEGORIE DI TRASPORTO	1882	1881	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinarii militari	5,479,307.87	5,373,471.38	105,836.49	»
Trasporti a G. V. . .	1,020,882.65	989,300.80	31,581.85	»
Trasporti a P. V. . .	5,530,808.80	4,833,254 97	697,553.83	»
Introiti diversi . . .	292,263 50	329,028.85	»	36,765.35
Telegrammi	36,502.08	34,876.25	1,625.83	»
			836,598.—	36,765.35
Risulta l'aumento nel 1882 di . . . . L.			779,832.65	

Se si considerano i prodotti rispetto alle linee sulle quali essi furono ottenuti, si hanno i risultati seguenti:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media 1882	Lunghezza media 1881	Prodotto medio chilometrico 1882	Prodotto medio chilometrico 1881	Aumento nell'anno 1882 in confronto del 1881	Dim. nell'anno 1882 in confronto del 1881
Linee Calabresi.						
Taranto-Reggio	476	475.40	5,374.06	5,951.05	»	576.99
Buffaloria-Cosenza . . .	69	69	4,769.40	4,878.45	»	109.05
Eboli - Potenza - Metaponto	193	193	7,427.84	5,305.96	2,121 88	»
Linee Siciliane.						
Palermo-Catania-Porto Empedocle	326	342·42	16,314.62	14,676.02	1,638.60	»
Messina-Catania	95	95	18,168.33	16,863.39	1,304.94	»
Catania-Siracusa	87	87	4,475.09	4,861.16	»	386.07
Canicattì bivio-Licata .	50	47 19	9,239.50	5,625.24	3,614.26	»
Xirbi-S. Caterina-Roccapalumba	50	»	2,044.99	»	2,044.99	»

Risulta adunque che mentre tutte le linee della Sicilia, fatta eccezione di quella di Siracusa, sono in progressivo aumento, delle linee Calabresi, la sola linea da Eboli a Metaponto per Potenza continua il suo cammino ascendente, e ciò a scapito, in parte, della linea Taranto-Reggio.

I viaggiatori furono nel 1882	2,535,353
erano stati nel 1881	2,507,043
si ebbero adunque in più viaggiatori	28,310

ossia l'aumento dell'1.13 per cento circa.

Il prodotto fu per il 1882 di	L. 5,479,307.87
era stato nel 1881 di	» 5,373,471.38
si ebbe adunque l'aumento di	L. 105,836.49

ossia dell'1.97 per cento.

Se si guarda alla quota di prodotto che spetta a ciascun viaggiatore, essa che era stata di . . . . . . L. 2.14
nel 1881, è salita nel 1882 a . . . . » 2.16

con aumento di . . . . L. 0.02

ossia di 0.93 per cento.

Sommate insieme le distanze percorse da ciascun viaggiatore si ha il totale di . . . . . . Chil. 122,001,328
nel 1881 invece si erano ottenuti . . . » 119,038,706

risultano a vantaggio del 1882 . . . . Chil. 2,962,622

che è quanto dire il 2.49 per cento.

La lunghezza media poi di ciascun viaggio che nel 1881 era stata di . . . . Chil. 47.48
risulta nel 1882 di . . . . » 48.12

con aumento di . . . . Chil. 0.64

che è quanto dire dell'1.35 per cento.

Dal prospetto che segue rilevasi in quale proporzione si siano ripartiti i viaggiatori nelle varie classi, in confronto coll'anno precedente:

	Viaggiatori ordinarii 1ª Classe	Viaggiatori ordinarii 2ª Classe	Viaggiatori ordinarii 3ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 1ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 2ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 3ª Classe	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato
Numero dei Viaggiatori 1882	56,677	320,576	1,172,269	36,241	218,545	559,808	171,237
Numero dei Viaggiatori 1881	51,832	322,278	1,197,898	29,366	200,140	525,658	179,871
Aumento . . .	4,845	»	»	6,875	18,405	34,150	»
Diminuzione	»	1,702	25,629	»	»	»	8,634
Prodotto dei Viaggiatori 1882	514,623.97	1,327,023.56	2,204,999.04	153,603.30	416,408.99	497,211.72	365,437.29
Prodotto dei Viaggiatori 1881	505,256.47	1,369,477.67	2,237,384.71	91,888.22	305,256.29	470,997.03	393,210.99
Aumento . . .	9,367.50	»	»	61,715.08	111,152.70	26,214.69	»
Diminuzione	»	42,454.11	32,385.67	»	»	»	27,773.70
Prodotto medio per Viaggiatore 1882	9.08	4.14	1.88	4.24	1.91	0.89	2.13
Prodotto medio per Viaggiatore 1881	9.75	4.25	1.87	3.13	1.53	0.90	2.19
Aumento . . .	»	»	0.01	1.11	0.38	»	»
Diminuzione	0.67	0.11	»	»	»	0.01	0.06

Figurano in aumento per numero e per prodotto complessivo i viaggiatori di prima classe a prezzo intero e quelli di tutte le classi a prezzo ridotto; figurano in diminuzione le due classi inferiori a prezzo intero e la categoria dei militari e viaggianti per conto dello Stato.

Se si guarda al prodotto medio, scorgesi un' abbastanza forte diminuzione per i viaggiatori di prima classe a prezzo intero: una diminuzione minore per quelli di 2ª classe: un sensibile aumento per i viaggiatori delle due prime classi a prezzo ridotto: quasi nessuna variazione per i viaggiatori di terza classe a prezzo intero, e per quelli a prezzo ridotto: qualche diminuzione per i viaggiatori a conto dello Stato.

Lo scemato numero dei viaggiatori a lungo corso è cagione precipua della rilevante diminuzione dell' introito medio dato dalle due prime classi a prezzo intero; le facilitazioni poi accordate colla istituzione di viaggi speciali, mentre ha contribuito alla notata diminuzione di viaggiatori di lungo corso a prezzo intero, ha favorito l'aumento dei viaggiatori delle due prime classi a prezzo ridotto.

I trasporti a grande velocità hanuo dato nel 1882 l' introito di. . . . . L. 1,020,882.65
facendone confronto con quello del 1881,
che fu di . . . . » 989,300.80

si rileva l'aumento di 31,581.85

ossia del 13.09 per cento.

Le quantità delle varie specie di trasporti appariscono dallo specchietto qui appresso:

CATEGORIE di TRASPORTO	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aum.	Dimin.
	Unità	Quantità	1882	1881	sul prodotto del 1881	
Bagagli......	Quint.	30,945	127,477.92	118,160.28	9,287.64	»
Cani.........	Num.	8,119	10,491.03	9,859.53	631.50	»
Mercanzie......	Quint.	134,020	431,410.61	501,169.64	»	69,759.03
Derrate alimentari......	Id.	263,888	321,459.89	208,088.43	113,371.46	»
Bozzoli......	Id.	2,113	7,249.56	5,335.76	1,913.80	»
Numerario ed oggetti di valore..........	Lire	16,925,705	10,000.58	13,084.70	»	3,084.12
Veicoli e feretri......	Num.	67	2,213.72	8,694.76	»	6,481.04
Bestiame......	Capi	46,782	81,406.01	79,609.45	1,796.56	»
Trasporti per conto dello Stato.....			29,173.33	45,268.25	»	16,094.92

(Continua).

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 31).

Relativamente al *compimento della linea*, l'osservazione del ritardo preveduto per l'apertura all'esercizio non ha incontrato alcuna difficoltà; il servizio regolare è incominciato: sulla linea Goeschenen-Airolo, il 1° gennaio; Bellinzona-Lugano, il 10 aprile; (Lucerna) Immensee-Goeschenen e Airolo-Biasca il 1° giugno, e Cadenazzo-frontiera-Luino, il 4 dicembre.

Pertanto, alla fine dell'anno, la rete intiera era in esercizio; il ritardo nell'apertura della linea da Cadenazzo alla frontiera, presso Dirinella, è dovuto al non essere terminati i lavori sul territorio italiano.

In modo speciale faremo notare ciò che segue intorno ai lavori eseguiti ancora durante l'anno 1882:

1. *Periodo dal* 1 *gennaio al* 31 *maggio.* — È in questo periodo che effettuasi il vero compimento della linea.

La nostra precedente relazione contiene un quadro dei rimanenti lavori, nel quale si vede che al 1° gennaio restavano da eseguire: movimenti di terra e roccia, circa 44,230 m. c., cioè 1 0[0 del cubo totale; muri di sostegno e di rivestimento, circa 8,200 m. c., cioè 3 0[0 del cubo totale; ponti e acquedotti, circa 860 m. c., cioè 1[2 0[0 del cubo totale.

Dal lato nord e sulla linea del Monte Ceneri, i terrapieni e lavori in muratura per il corpo della via furono terminati completamente alla fine di marzo; dal lato sud essi non lo furono che verso la metà di maggio.

I due ultimi ponti in ferro, cioè il ponte superiore della Mayenreuss (VIII lotto) ed il ponte di Virabach sono stati terminati alla fine di febbraio; i fornitori (officina di Gutehoffnung a Oberhausen R.) hanno dunque osservato esattamente il termine fissato dalla Convenzione.

I tunnels del lato nord sono stati parimenti consegnati alla fine di marzo, vale a dire nel termine previsto, dagli intraprenditori, che si sono per conseguenza rifiutati di incaricarsi dei lavori supplementari ordinati dal Dipartimento delle ferrovie ai tunnels di Pfaffensprung, di Rohrbach, di Leggistein e di Maxberg. Questi lavori vennero eseguiti parte dall'Amministrazione, parte a *forfait.*.

I tunnels del lato sud si trovavano considerevolmente in ritardo, di guisa che l'apertura all'esercizio, prevista per il primo giugno, non ha potuto ottenersi che affrettando i lavori, e ciò specialmente perchè il Dipartimento delle ferrovie esigeva il rivestimento di certe parti, che dapprima non dovevano essere murate o non lo dovevano essere che parzialmente.

In vista dell'impulso considerevole da darsi ai lavori per giungere ad aprire la linea il 1° giugno, e dell'esecuzione delle murature supplementari ordinate nei tunnels del lato sud, si stipulò il 10 febbraio coll'impresa Marsaglia, e sotto gli auspici del Capo del Dipartimento, una Convenzione a tal uopo, che forma la 26ª Convenzione addizionale alla Convenzione dell'11 gennaio 1879. A partire da questo momento l'impresa suddetta ha spinto i lavori in guisa che si poterono prendere tutte le disposizioni necessarie per l'apertura del servizio regolare.

La decisione già ricordata, del Dipartimento delle ferrovie, riguardava: 1. l'allargamento della calotta di tutti i tipi 3, ad eccezione del 421° nel tunnel di Leggistein, in tutto 1150 metri di tunnel; 2. il rivestimento di diverse parti, che la Direzione tecnica aveva ammesse come quelle che dovevano restare senza muratura, in tutto 1823 metri. Relativamente ai lavori designati al n. 1, i periti, consultati dalla Direzione su tale oggetto, si pronunziarono in modo assolutamente negativo, e col consenso del Dipartimento federale delle ferrovie, quei lavori non si eseguirono.

Le murature indicate al n. 2 sono state eseguite prima dell'apertura all'esercizio, giusta le disposizioni del Dipartimento.

Diamo qui sotto il quadro delle parti di tunnel rivestite e non rivestite al 31 maggio.

LINEE	LUNGHEZZA totale dei tunnels	LUNGHEZZA DELLE PARTI non rivestite	rivestite parzialmente	rivestite intieramente
	Metri	Metri	Metri	Metri
Immensee-Erstfeld.	5590,3	223,0	66,0	5301,3
Erstfeld-Goeschenen	7293,7	907,1	4423,2	1963,4
Airolo-Biasca........	8086,9	1465,7	5111,0	1510,2
Giubiasco-Lugano..	3244,9	—	—	3244,9
TOTALE.....	24215,8	2595,8	9600,2	12019,8

In queste cifre non è compreso il gran tunnel del San Gottardo, che misura 14984,2 m. e che, come è noto, è murato per tutta la sua lunghezza.

I regoli essendo già collocati alla fine dell' anno 1881, ad eccezione delle parti del tunnel destinate a gradini del Dazio e della Biaschina; queste lacune furono colmate al principio di maggio.

A lato di questi importanti lavori eseguiti nel corpo della linea, si spinsero pure energicamente i lavori di difesa e di consolidamento della stessa; questi ultimi compieronsi e dall'Amministrazione ed a *forfait*.

Oltre i menzionati lavori di muratura nei tunnels della parte nord, e quelli di difesa e di consolidamento della linea, i lavori essenziali, qui appresso accennati, furono aggiunti dal principio dell'anno:

La costruzione della testa nord del gran tunnel del Gottardo e d'un muro ad essa unito sulla sponda della Reuss; di più il prolungamento del tunnel del Gottardo su di una lunghezza di 42 metri dalla parte sud, partendo dalla testa determinata dalle Convenzioni fino all'acquedotto del Rio di Ienni, presso Airolo.

Questi lavori erano pure terminati al 31 maggio. In questo periodo sonvi anche i collaudi preliminari dei lavori cogli impresarii. Dopo di avere fatto scomparire i difetti constatati in tale occasione, si è proceduto al ricevimento dei lavori.

La consegna del materiale rotabile è incominciata nei primi giorni di marzo. I lavori della linea Rothkreuz-Immensee essendo a quell'epoca ancora molto lontani dal loro compimento, le locomotive e i vagoni che giungevano successivamente non poterono passare sulle nostre linee, e le locomotive, in particolare, dovettero perciò essere trasportate in parte su linee straniere. Di più per potere ripartire a tempo sulle linee le vetture ed i vagoni, si dovette trasportare per acqua un gran numero di vagoni per merci da Lucerna a Fluelen. A quest'epoca cominciò la ripartizione degli oggetti di adattamento della linea. A tale scopo si locò la locomotiva *Uto* appartenente alla ferrovia dell'Uetliberg, che l'impresa della parte nord impiegava da molto tempo per trasporti di materiali.

Per i lavori che si facevano nei tunnels, questi treni di ripartizione non potevano circolare che tra Fluelen e Wasen; il 23 marzo essi poterono giungere sino ad Immensee. A partire dal 1 maggio già circolavano i treni destinati ad esercitare il personale dei treni e della trazione, che aveva inoltre da effettuare i trasporti dei lavori fatti dall'Amministrazione.

Dal lato sud, la prima locomotiva giunse da Biasca l'8 maggio.

Le prove dello stato della linea fatte dalle Autorità si sono succedute nell'ordine seguente: il 27 e il 28 marzo: prova dei ponti della linea del Monte Ceneri; il 30 marzo: collaudo della linea Giubiasco-Lugano; dal 10 al 17 maggio: prova dei ponti della linea da Immensee a Biasca e da Cadenazzo a Pino; il 15 e il 17 maggio: collaudo di queste linee; dal 18 al 20 maggio: collaudo di tutte le linee fatto dalla Commissione internazionale; dal 22 al 24 maggio: inaugurazione ufficiale della ferrovia del Gottardo.

2. *Periodo dal 1° giugno al 31 dicembre* 1882. — Durante questo periodo, si eseguirono innanzi tutto i lavori che non erano terminati alla fine di maggio, in particolare le barriere di passaggio a livello, i segnali a suoneria, e gli apparecchi a contatto per il controllo della velocità dei treni. Poi si attivarono energicamente i lavori di consolidamento e difesa e si procedette allo scavo delle roccie nel raggio della linea e all'intonaco delle trincee di roccie nei luoghi pericolosi.

L'esperienza ha dimostrato che sotto questo rapporto restava ancora molto a fare, e si credette necessario di organizzare un servizio apposito per detti lavori.

Già nel primo periodo di esercizio il bisogno si è fatto sentire imperiosamente di ingrandire alcune parti della linea.

Fra gli altri allargamenti di vie meno importanti, e che si effettueranno nel 1883, citeremo quelli delle Stazioni di Rodi Fiesso e di Taverna (stabilimento di un binario ausiliario) d'Erstfeld e di Biasca (stabilimento di linee per il servizio delle macchine e del materiale), infine quelli della Stazione internazionale di Chiasso.

Alla Stazione di Bellinzona si è costruita una tettoia per riparo, contro il tempo cattivo, dei viaggiatori, che devono cambiare di treno per Luino e Locarno.

A questo periodo appartengono ancora i lavori preliminari per la posa di un secondo binario tra Goeschenen e Airolo (gran tunnel del S. Gottardo), la costruzione di un più grande edifizio per viaggiatori a Goeschenen (fermata dei treni diretti nel mezzo della giornata) e l' ingrandimento, che ne risulta, della piattaforma della Stazione, di più gli studi preparatori per la posa di un secondo binario tra Bellinzona e Giubiasco. In relazione a questi lavori della linea, vi sono da citare ancora gli ingrandimenti considerevoli delle vie di Goeschenen, Airolo, Bellinzona e Giubiasco.

Questi lavori resero necessario l'acquisto di una grande quantità di materiale di soprastruttura, fra l'altro di 1700 tonnellate di regoli d'acciaio (Unione a Dortmund) degli accessori necessari dei regoli (ferriere di De Roll a Gerlasingen e fratelli Kraemer a S. Ingbert), di 45 aghi nuovi (J. Vœgele a Mannheim), ecc.

Per la posa del secondo binario tra Goeschenen e Airolo e fra Bellinzona e Giubiasco, si ebbe in vista di fare delle prove con la *strada metallica*, cioè: nel gran tunnel, 500 metri di binario a lungarine di ferro, sistema Hohenegger, e 200 metri di binario a traverse di ferro, secondo il profilo adottato dalle ferrovie imperiali dell'Alsazia-Lorena.

Tra Bellinzona e Giubiasco si collocarono egualmente 500 metri di strada a lungarine, sistema Hohennegger, ed ai 2 3 chilometri rimanenti si provvederà con traverse di varii profili, ma sovratutto col piccolo profilo Hilf. Per gli accessorii si ha in vista, in generale, dei ramponi a vite con placche a morsa.

Lo sviluppo rapido che ha assunto il traffico sulle nostre linee richiese infine un aumento sensibile di materiale rotabile. Si ordinarono durante l' esercizio: 2 locomotive-tenders a due assi, tipo *A* (macchina di manovra), 3 a due assi accoppiati, ed un asse *porteur* con tender separato, tipo *B*, locomotiva a grande velocità per le linee di pianura, 4 locomotive-tenders a tre assi accoppiati, ed un asse *porteur*, tipo *C* (locomotiva a grande velocità sulle linee di montagna), ed 8 locomotive per merci, a quattro assi accoppiati e tender separato, tipo *D*. Inoltre si acquistarono a buone condizioni tre vecchie locomotive.

Il deposito delle vetture e dei vagoni si è accresciuto di: 2 *vetture-saloni*, 25 vetture di 1ª classe, 25 di 2ª, 15 di 3ª; 50 vagoni coperti, serie K.v, 50 vagoni scoperti, serie L, e 50 vagoni scoperti, tutti in ferro, serie L.

Per ciò che riguarda la costruzione delle *officine di riparazioni* poi faremo notare che la soluzione di tale questione deve essere differita sino al momento in cui potrà rendersi conto esatto di alcune circostanze che esercitano un' influenza maggiore sullo stabilimento definitivo di quelle officine (importanza di movimento, aumento di materiale rotabile, risultante dall'accrescimento eventuale del traffico, questione del collocamento ecc.). Si è pertanto deciso

di stabilire delle officine provvisorie di riparazioni, ingrandendo le attuali officine di Bellinzona. Questi ingrandimenti comprendono la costruzione d'un'officina di riparazione di locomotive, con 4 posti, e d'un'officina di riparazione delle vetture e dei vagoni, con 12 posti, e le officine necessarie di pittura e di imbottitura. Conservando i quattro posti per locomotive nel fabbricato esistente, questo è stato intieramente trasformato per ricevere le macchine-strumenti e l'officina del fabbro-febbraio. Contando le due tettoie aperte che vi sono annesse, le officine provvisorie contengono 8 posti per locomotive e 18 posti coperti per vetture e vagoni, 4 fucine, 700 morse e sono provviste di macchine-strumenti di ogni genere.

Oltre a queste costruzioni, si stabilì, nel deposito di Erstfeld, una piccola officina succursale, dove si fanno le riparazioni di minore importanza alle locomotive. Questa officina si trova in un luogo annesso alla rimessa delle macchine e contiene 14 morse, una fucina, due fucine da campagna, un piccolo tornio e una piccola perforatrice a mano, infine un apparecchio per togliere le ruote alle locomotive. Il deposito di Biasca è stato provvisto del necessario per le riparazioni di poca importanza.

Per ciò che concerne *lo stato della liquidazione* cogli impresarii, ricorderemo che alla fine del 1882, cioè nei primi mesi dell'anno corrente, tutti i documenti erano stati regolati e verificati. Gli impresarii e i fornitori che non sollevavano pretese, o che facevano domande giustificate, hanno tutti potuto per conseguenza essere immediatamente pagati.

Sono intieramente liquidati: i lavori per movimenti di terra ed opere d'arte dei lotti I, II, III e IV (Immensee-Fluelen) e del Monte Ceneri (Giubiasco-Lugano), e tutti i lavori di costruzione, le forniture di traverse e di scambi, di regoli ed accessorii, di accessori delle linea, di cinte, barriere, ecc., come pure di materiale rotabile.

Sono ancora pendenti: le liquidazioni dei lavori di movimenti di terra ed opere d'arte delle due rampe d'accesso (Fluelen-Goeschenen ed Airolo-Biasca) e dei lotti XVIII e XIX (Cadenazzo-Pino). Rammenteremo qui che gli intraprenditori di questi lavori non hanno fatto conoscere le loro pretese che di recente, e che queste pretese sono così considerevoli che non si può pensare ad un accordo in un prossimo avvenire.

(Continua).

IL PALAZZO DEL PARLAMENTO

La *Gazzetta Ufficiale* del 31 luglio u. s. ha pubblicato il seguente:

PROGRAMMA *del Concorso per un progetto di massima del Palazzo del Parlamento.*

1° A parziale esecuzione del disposto del sesto articolo della legge 14 maggio 1881, n. 209 (serie terza), e del regio decreto del 27 maggio 1883, n. 1414 (serie terza), è aperto per tutti gli architetti ed ingegneri italiani un concorso per un *progetto di massima* del palazzo da erigersi in Roma per nuova sede del Senato del Regno e della Camera dei deputati.

2° Nello studio del progetto il concorrente dovrà ritenere:

a) Che la pianta del palazzo sia contenuta in un rettangolo, di cui il lato maggiore misuri metri 250, il minore metri 180;

b) Che i lati maggiori abbiano la direzione di levante-ponente;

c) Che il detto rettangolo sia circondato: nel lato meridionale da una piazza larga metri 75, e negli altri tre lati da vie larghe metri 25;

d) che l'altimetria della piazza e delle tre vie, sulle linee costituenti il rettangolo sopra determinato sia la seguente;

La piazza di fronte e la via a tergo del palazzo abbiano la pendenza da levante verso ponente, del mezzo per cento.

Le due vie laterali, da tramontana pendano verso mezzogiorno, dell'uno per cento.

3° La parte del palazzo assegnata all'un ramo del Parlamento dovrà essere del tutto indipendente da quella destinata all'altro, per modo che ciascuno possa starvi ed agire colla massima libertà.

Al pian terreno e al primo piano sarà però disposto, onde fra l'una parte e l'altra del palazzo vi sia una comunicazione interna.

4° Il palazzo dovrà contenere tutti i principali locali designati in fine del presente, e quelli accessori che sono necessari perchè i due rami del Parlamento possano trovare nel medesimo una sede comoda e decorosa.

Nel determinare l'ampiezza od il numero dei locali destinati all'uno od all'altro ramo, sarà tenuto anche conto del rispettivo numero di membri che ordinariamente intervengono al Senato od alla Camera.

5° Tutti i locali destinati ai senatori ed ai deputati, e quelli nei quali i medesimi possono avere ad accedere, saranno al piano terreno o ad un primo piano nobile.

Gli alloggi degli impiegati potranno essere ricavati ad altro piano superiore; le tipografie e gli archivi in un piano in parte sotterraneo.

6° La distribuzione dei locali dovrà essere informata al concetto di ottenere la massima comodità per la vita parlamentare e la maggior possibile libertà ed indipendenza di comunicazione ai singoli locali.

7° Nello studio del progetto di massima dovrà essere compreso quello del riscaldamento e della ventilazione artificiale di tutti i locali in genere costituenti il palazzo.

8° Uno studio speciale dovrà essere dedicato al riscaldamento, al rinfrescamento, alla ventilazione ed alla illuminazione notturna delle aule.

9° Nello studio di queste il concorrente dovrà non dimenticare quanto importi che le medesime siano in buone condizioni acustiche; epperciò dovrà non omettere di applicare nelle aule (conciliabilmente alle altre esigenze) i principii che, in base alle osservazioni sperimentali, la fisica tecnologica insegna per ottenere la migliore distribuzione dei suoni e per evitarne le ripetizioni.

10° Nel palazzo dovranno avere accesso le vetture e le persone avere la possibilità di discenderne o di salirvi in atrii opportuni.

11° Per essere ammessi al concorso i progetti dovranno comprendere:

a) Le piante del piano sotterraneo e dei piani superiori. Una leggenda indicherà sulle medesime la destinazione dei singoli locali;

b) Le elevazioni esterne sulla fronte, e su uno dei fianchi del palazzo;

c) Almeno una sezione longitudinale e due traversali fatte su linee, anche spezzate, se occorre, tracciate per modo da far vedere le parti più importanti del progetto;

d) Il computo metrico e la stima sommaria della spesa calcolate in base al capitolato ed alla tariffa per il trasferimento della Capitale a Roma;

e) La relazione spiegativa.

12° I disegni sopraddetti saranno nel rapporto di 1 a 200, e lineari. Potranno essere tinteggiate le piante e le parti in taglio delle sezioni.

13° Saranno esclusi i disegni ombreggiati e colorati; e quelli in prospettiva.

14° Ciascun progetto sarà distinto con un motto, ripetuto su di una busta entro la quale sia indicato il nome il cognome e la residenza del concorrente. Le sole buste dei progetti premiati saranno aperte. Le altre saranno restituite chiuse insieme ai progetti.

15° I progetti dovranno essere consegnati al ministero dell'interno in Roma, prima delle 5 pom. del 30 novembre corrente anno, termine improrogabile del tempo utile stabilito dal regio decreto del 27 maggio prossimo passato.

16° Un'apposita Commissione sarà nominata con decreto ministeriale per esaminare i progetti presentati, ed inappellabilmente giudicare sui medesimi.

17° Al progetto che dalla detta Commissione fosse giudicato meritevole, e meglio corrispondente al programma, sarà concesso un premio di lire diecimila.

In ogni caso potranno essere assegnati uno o due premii di lire tremila caduno all'autore od agli autori di progetti i quali dalla Commissione fossero ritenuti degni di speciale considerazione.

18° I progetti premiati diventeranno proprietà dello Stato.

19° Il ministero si riserva la facoltà di servirsi dei progetti premiati in tutto o in parte, ed intende di non incontrare obbligo veruno verso gli autori, sia per la direzione dei lavori, come per le modificazioni dei progetti e per qualunque altra cosa che si riferisca ai medesimi.

20° I progetti non premiati potranno essere ritirati entro tre mesi, dopo la pubblicazione del giudizio, mediante la presentazione della ricevuta che sarà stata rilasciata all'atto della consegna.

Locali principali che dovrà contenere:

1. Un'aula comune per le sedute reali con 700 seggi.
Una seconda per i senatori con 250.
Una terza per i deputati con 508.
Le aule devono avere:
a) Tribune per la Corte, per il Corpo diplomatico, per i membri del Parlamento, tribune riservate e tribune pubbliche.
b) Un'ampia sala che preceda ciascuna di esse.
2. Per ciascun ramo del Parlamento:
c) Ufficii di revisione.
d) Gli uffici degli stenografi.
e) Le sale dove i membri del Parlamento ricevono gli estranei.
f) I gabinetti a ricevere per i presidenti.
g) Una sala per il Ministero.
h) Lo spogliatoio per i membri del Parlamento.
i) I locali per le cassette destinate a depositare gli stampati che si distribuiscono ai singoli membri del Parlamento.
3. Le sale per le adunanze dei partiti politici nella Camera dei deputati.
4. L'appartamento della presidenza.
5. I gabinetti per i singoli vice-presidenti con camera d'aspetto comune.
6. Idem per i singoli questori e per i singoli segretari della Presidenza.
7. I locali per le biblioteche, per l'ampiezza dei quali si deve tener conto anche dei bisogni futuri. Le due biblioteche dovranno esser contigue.
8. Idem. degli archivi, idem. idem.
9. Le grandi sale per le riunioni dei senatori costituiti in cinque uffizi e dei deputati costituiti in nove.
10. Una gran sala e locali attigui per la Giunta delle elezioni nella Camera dei deputati.
11. Le sale per la Giunta generale del bilancio.
12. Una sala per ognuna delle Giunte speciali, delle quali sono da computarsi tre per il Senato e venti per la Camera.
13. Le sale di lettura.
14. Le sale di scrittura.
15. L'appartamento per l'alloggio del presidente.
16. Le sale di ricevimento.
17. Gli alloggi per i singoli questori.
18. I locali per gli uffici amministrativi.
19. Le sale per caffè e per ristorante.
20. Le sale di conversazione.
21. Un ufficio postale con accesso per gli estranei, indipendente.
22. Un ufficio telegrafico.
23. Le Camere per lavamani e toletta.
24. I locali per la tipografia.
25. Le camere per la distribuzione degli stampati a domicilio.
26. Gli alloggi per otto impiegati.
27. L'alloggio per il custode.
28. L'alloggio per il portiere.
29. I locali per la guardia militare.
30. I locali per la guardia degl'incendii.
31. I locali per i commessi di guardia.
32. Una portieria.
33. Una grande rimessa per le vetture del Senato o della Camera, ed una scuderia e rimessa per il servizio del presidente.
34. I caloriferi, i rinfrescatori, le gallerie e camini, di ventilazione.
35. I magazzini per combustibile.
36. I magazzini per mobili ed oggetti diversi.

Roma, 31 luglio 1883.

Il presidente della Commissione reale
DEPRETIS.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nei giorni 27, 28 e 29, come abbiamo già annunciato, ebbero luogo in Firenze le conferenze fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per discutere sulla questione delle facilitazioni di viaggio chieste dal Ministero dei lavori pubblici a favore di tutti gli impiegati governativi.

Aggiungiamo ora che nelle conferenze medesime non fu presa alcuna determinazione e che i rappresentanti delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia hanno espresso il parere che si possano accettare le proposte del Ministero, applicandole però a tutti indistintamente gli impiegati dello Stato, ivi compresi quelli delle Amministrazioni centrali, onde così poter addivenire a quel trattamento uniforme che è sempre stato negli intendimenti del Ministero dei lavori pubblici di attuare.

Siamo informati che le conferenze non proseguiranno fino a che il Ministero non abbia manifestati i suoi propositi in ordine all'idea manifestata dai predetti rappresentanti delle Amministrazioni delle Romane e dell'Alta Italia.

><

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha, nella sua seduta del 30 luglio p. p., approvato le proposte semestrali per aumenti e promozioni nel personale della rete, decorrenti dal 1.° luglio u. s.

><

Sappiamo che da un conto approssimativo dei prodotti e delle spese di esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, durante il primo quadrimestre del corrente anno risulta che in questo periodo di tempo si ebbe un aumento di prodotti sulle spese, o meglio un prodotto netto di L. 8,500,000.

><

L'Ispettore del Genio civile comm. Ferrucci venne incaricato dal Ministero dei lavori pubblici di studiare sulla località in unione dell'ing. Capo del Genio civile, direttore governativo per le ferrovie a Salerno, i vari tracciati delle seguenti linee: Candela-Fiumara d'Atella; Ponte Santa Venere-Avellino; Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza.

><

Nell'asta del 2 corrente mese per l'appalto del tronco dal chilometro 18 ad Ascoli della ferrovia Ascoli-San Benedetto, la migliore offerta (il 15.10 per cento) fu presentata dal sig. Ginesi conte Luigi, al quale venne perciò aggiudicato provvisoriamente l'appalto. La somma a base d'asta di L. 1,196,000 venne col ribasso ottenuto ridotta a L. 1,055,404. La scadenza dei fatali era fissata per ieri (7).

><

L'Ingegnere Capo del Genio civile di Sondrio ed un rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia hanno proceduto ad una visita locale della Stazione di Lecco, onde fissare gli accordi definitivi per lo innesto in quella Stazione della nuova linea da Lecco a Como.

><

La Camera di commercio ed arti di Reggio nell'Emilia si è fatta interprete presso il Ministero dei lavori pubblici delle istanze di parecchi commercianti di bestiame dirette ad ottenere:

a) Che venga adottata una tariffa unica la quale permetta al commerciante in bestiame di conoscere al punto di partenza sulle linee italiane la tassa da pagare senza variazioni da linea a linea, e senza sottostare ad aumento di spese da lui indipendenti:

b) Che sia accordato al commerciante stesso la facoltà di caricare in un vagone completo quel numero di capi di bestiame che crederà a lui conveniente, ma a tutto suo rischio e pericolo, come avviene in Francia ed in altri paesi, e come viene anche concesso in Italia per le spedizioni a piccola velocità.

><

In un precedente numero del *Monitore* ebbimo occasione di occuparci di una istanza presentata al Governo dalla Camera di commercio ed arti di Lecco, per ottenere che fosse estesa a quella Stazione ferroviaria l'applicazione della tariffa locale interna N. 1, P. V. già in vigore per le Stazioni di Como e di Arona.

Siamo ora informati che sulla istanza predetta si è testè pronunziata favorevolmente l' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia; per cui non è a dubitare che il Ministero dei lavori pubblici darà le disposizioni occorrenti per ammettere al più presto la Stazione di Lecco al beneficio della preindicata tariffa locale.

><

Il Consiglio provinciale di Catanzaro, in sua recente adunanza, ha deliberato di far voti al Governo del Re perchè voglia ordinare gli studii opportuni allo scopo di condurre la ferrovia fino alla città di Catanzaro, sia come continuazione della linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, sia come diramazione dalla linea principale.

Inoltre il predetto Consiglio ha interessato il Governo per una sollecita soluzione della questione, onde potere così proseguire negli studi ed appalti della premenzionata linea, la cui costruzione è ansiosamente desiderata da quelle popolazioni tuttora prive del beneficio di comunicazioni ferroviarie.

><

Il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha approvato per la parte che lo riguarda, una proposta dell'Amministrazione delle ferrovie Meridionali relativa all'applicazione della tariffa speciale N. 1 a grande velocità alle spedizioni di acque gazose in bottiglie ed acque minerali in bottiglie ed in fiaschi sulle Ferrovie meridionali, calabresi e siciliane.

><

La Società di navigazione generale italiana accorderà la riduzione del 30 0[0] sul prezzo di tariffa pel trasporto coi propri piroscafi delle persone che si recheranno al Congresso dell'Associazione Ottalmologica italiana che si terrà in Palermo dal 15 al 18 settembre p. v. Anche le Amministrazioni ferroviarie accorderanno le riduzioni di tariffa che sono solite concedere in consimili circostanze.

><

Intorno agli studii per la costruzione della linea Ponte Santa Venere-Gioia, ci scrivono da Altamura:

La linea, di qualche importanza, misura l'estesa di circa 140 chilometri, percorre terreni in buona parte di sfavorevole costituzione geologica e accidentatissimi, attraversa nelle provincie di Basilicata e delle Puglie regioni ricchissime di produttività agricola, e costituisce una *linea interna* che collega le comunicazioni ferroviarie strategiche dell' Italia centrale e settentrionale colle linee marittime dell' Adriatico, del Tirreno e del Jonio, e sopratutto coll' Arsenale di Taranto.

L' Ufficio di Direzione degli studii, stabilito nella città di Altamura, si è organizzato e funziona, e gli studii di tavolo e le relative operazioni di campagna sono intraprese col distinto personale proveniente in massima parte dalla costruzione delle linee d accesso al Gottardo Novara-Pino e Gallarate-Laveno.

Gli abitati di questa regione, isolati e fra loro assai distanti, sono importanti per agiata e numerosa popolazione, che si occupa attivamente delle ricche produzioni del suolo; tutta anelante alla esecuzione e al compimento della ferrovia, desiderio intenso e profondo, del quale diede manifesta attestazione colla ospitale, amichevole, cordialissima accoglienza che fece al personale incaricato degli studii.

><

Diamo le informazioni che nel *Monitore* della scorsa settimana abbiamo promesso intorno al progetto di appalto del tronco di ferrovia da Capo Bonifati a Belvedere Marittimo, della ferrovia di 1ª categoria da Reggio a Castrocucco. Il tronco ha la lunghezza di m. 6750, ed il relativo importo totale è previsto in L. 2,140,000; delle quali lire 1,900,000 per opere e provviste da appaltare, e L. 240,000 a disposizione dell' Amministrazione per espropriazioni, provvista del materiale di armamento e di quello fisso delle Stazioni e per lavori imprevisti. Il costo medio chilometrico del tronco viene quindi a risultare di L. 317,000.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da metri 4690 di allineamenti rettilinei e da m. 2,060 di tratti in curva con raggio minimo di m. 500.

L' andamento altimetrico è costituito da m. 3,300 di livellette orizzontali e da m. 3450 di livellette in pendenza, delle quali la massima raggiunge il limite del 7.60 p. 1000

Le opere d'arte minori per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare il necessario scolo alle acque piovane sono progettate in numero di 25 così ripartite:

N. 17 acquedotti di m. 1 di luce, 6 di m. 2, 1 ponticello di m. 4 e 1 di m. 5.

Le opere d'arte maggiori previste in progetto sono 4 e consistono in quattro ponti a travata metallica, dei quali tre ad una luce della rispettiva apertura di m. 15, m. 25 e m. 35, ed uno a tre campate della luce complessiva di m. 60.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia è progettato un solo passaggio a livello, e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada è prevista la costruzione di 4 case cantoniere doppie, 2 semplici e 2 garette.

Lungo il tronco è prevista una sola stazione per l'abitato di Capo Bonifati, con tutti i fabbricati necessarii all'esercizio.

><

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 17,400 per acquisto da Colombo e Bareggi di oggetti di lampisteria.

Idem l'acquisto dalla Società di Trifail di 3000 tonn. di lignite.

Approvò la Convenzione da stipularsi colla Ditta Sacconey per l'affittamento di locali ad uso di caffè e di buffet in stazione di Torino P. N.

Autorizzò la spesa di L. 6,050 per sistemazione della strada d'accesso al Magazzino del Materiale fisso in stazione di Milano C.

Autorizzò l'acquisto dalla Ditta Cory Brothers di 30,000 tonn. di carbone minuto inglese.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Per la costruzione di una casa ad uso di abitazione del personale e per l'impianto di nuovi binari nella stazione di Rossano della linea Taranto-Reggio, pei quali lavori è preventivata la spesa di L. 58,600;

Per la costruzione di una galleria artificiale da eseguire sul tronco da Romagnano a Bello Muro (linea Eboli-Metaponto) per garantire la strada dai massi che cadono dai ripidi versanti. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 140,000;

Pell'impianto del servizio merci nella stazione di Pagani della linea Napoli-Eboli.

><

Ecco lo stato dei progetti per costruzione di nuove ferrovie al 31 luglio 1883:

	N.	lunghezza	IMPORTO dei progetti	IMPORTO a base d'asta
Appaltati od in corso di appalto	176	1,688,736	368,873,141	209,027,142
Ammessi dal Consiglio di Stato	3	35,256	4,713,081	3,691,178
Id. dal Consiglio superiore dei lav. pubbl.	4	27,239	10,425,000	8,662,908
In esame presso il Consiglio di Stato . .	2	18,443	1,745,755	1,275,106
Id. presso il Consiglio superiore dei lav. pubb.	15	197,765	52,270,726	43,228,322
Rinviati alle Direzioni per modifiche . . .	12	135,165	36,100,772	31,131,350
Totale	212	2,102,604	474,128,475	297,016,006

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie romane. — Il giorno 6 corrente il Tribunale di Firenze pubblicò la sua sentenza nelle cinque cause riunite mosse dagli antichi fondatori della Società Centrale (poscia Società generale delle Strade ferrate romane) pretendenti a grossa compartecipazione sul prezzo del riscatto, contro la Commissione liquidatrice della Società delle Strade ferrate romane e colla quale giudicò:

Nulla competere ai fondatori; — Essere revocata la opposizione da essi fatta alla libera consegna alla Commissione del prezzo del riscatto; — Condannati gli attori a pagare le spese della perizia.

Ferrovia Roma-Bracciano. — Un manifesto del sindaco di Roma avverte gli interessati che l'ing. Ingami è stato incaricato di accedere nei fondi dei territori di Roma, Formello, Anguillara e Bracciano per la compilazione del progetto di ferrovia da Roma a Bracciano.

Ferrovia Cancello-Gragnano-Torre Annunziata-Castellamare. — Presso il Ministero dei lavori pubblici sono prossime a conchiudersi le trattative iniziate da un Consorzio di Comuni delle provincie di Caserta e Napoli, costituitosi per costruire ed esercitare una linea ferroviaria da Cancello a Gragnano, con diramazioni a Torre Annunziata ed a Castellamare.

La Società delle Ferrovie Meridionali, vedendo nella nuova linea una concorrente alla sua già in esercizio da Caserta a Castellamare per Aversa e Napoli, ha fatto valere presso il Ministero dei lavori pubblici il suo diritto di prelazione. Il Ministero, conoscendo il diritto della Società, ha interposti i suoi buoni uffici per accordare fra loro le Meridionali ed il Consorzio, di guisa che appena ultimate le formalità per la concessione, la Società stessa inizierà i lavori di costruzione, che intende portare a compimento con tutta sollecitudine.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 antim. del 23 corrente mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Massa, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 7663, esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,859,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi quaranta, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 71,000, ed in L. 143,000 quella definitiva.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 10 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

I fatali scadono 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

— Alle ore 10 ant. del 22 corrente mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Massa, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra gli abitati di Villafranca e di Filattiera, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 4824, escluse le espropriazioni stabili e fabbricati, meno le fondazioni dei caselli di guardia, e la provvista delle traverse, dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,088,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30, dal giorno in cui s'intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 52,000. ed in L. 105,000 quella definitiva.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 10 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

I fatali scadono 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

— Il 23 agosto al ministero dei lavori pubblici ed alla prefettura di Massa avrà luogo simultaneamente l'asta per l'appalto della costruzione del tronco ferroviario sulla linea Parma-Spezia, compreso fra il sotterraneo del Grotto e l'abitato di Villafranca, in provincia di Massa, lungo metri 4.640, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d'armamento importo L. 1,792,000. Cauzione provvisoria L. 70,000; definitiva L. 140,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovia Como Lecco. — Leggiamo nel *Corriere di Lecco*:

Ci viene riferito che il Ministero non abbia accettata la variante Gattinoni al progetto Pensa per quanto riguarda il raccordo della Como-Lecco alle ferrovie esistenti. Tra le ragioni che hanno motivato tale rigetto sembra ci sia quella del nessun concorso votato dal Comune nelle maggiori spese che richiede l'esecuzione della variante e quella della conservazione nello stato attuale del vecchio ponte sull'Adda, riguardo al quale il Governo non prese sinora provvedimenti in vista che il progetto Pensa per la ferrovia, comprendendo un ponte sull'Adda a doppio uso, ne rendeva possibile la demolizione.

Ferrovia Ceva-Oneglia-Portomaurizio. — Domenica, 5 agosto, sono convenuti in Oneglia varii deputati della Liguria e del Piemonte per discutere il progetto ferroviario Ceva-Oneglia-Portomaurizio.

I deputati furono ricevuti alle ore 2, e presentati ufficialmente nella sala del Ridotto del teatro Cavour.

Alle ore 3 ebbe luogo la conferenza pubblica nello stesso teatro; alle ore 7 il pranzo nella sala del Circolo Andrea Doria.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 ant. del 22 corrente. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento e inghiaiamento della via e delle Stazioni lungo il tronco Ivrea-Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta, esclusa la provvista dei ferri e del materiale fisso, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta, di L. 262,000.

I lavori dovranno intraprendersi nei modi indicati all'articolo 8 del capitolato speciale per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi tre, con decorrenza dal giorno in cui saranno consegnati all'impresa i materiali d'armamento provvisti dall'Amministrazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,000, ed in L. 30.000 quella definitiva.

Il deliberatario dovrà, nel termini di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

I fatali scadono 15 giorni dopo il deliberamento.

Ferrovia Oulx-Briançon. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 2 corr., deliberò di concorrere per lire 12.000 allo studio del progetto di ferrovia Fell tra Oulx e Briançon.

Tramvia Padova-Venezia. — Il Comitato eletto pel tramvia da Padova a Venezia, e del quale ci siamo occupati nell'ultimo numero del *Monitore*, tenne in Dolo il 1° agosto, la sua prima seduta. Dopo la nomina del suo presidente nella persona dell'avv. cav. Angelo dott. Valleggia, si occupò della linea più adatta a percorrere, sopra un progetto di studio esibito dalla Società Veneta di costruzioni di Padova. Un primo esame sopra alcune difficoltà che presenterebbero vari tratti della strada provinciale Padova-Fusina, condusse il Comitato all'idea di preferire l'argine strada del Piovego da Padova a Stra, nonchè la strada a destra del Brenta, anzichè quella a sinistra da Dolo fino quasi ad Orago. Tale idea, oltrechè dalle accennate difficoltà, sarebbe appoggiata anche dal vantaggio di mettere il tram ad immediato contatto dei territori di Noventa Padovana e Camin lontani dalla ferrovia, con tenuissimo sacrificio della Borgata di Brenta e colla possibilità di poter schivare le concessioni da parte delle Deputazioni provinciali di Padova e Venezia.

Furono immediatamente ordinati gli studi per la scelta della linea, che vennero affidati all'ing. dott. Carlo Bragato, Pizzo Luciano, coll'assistenza dell'ing. che si è occupato del progetto per conto della Società di Padova.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1883:

1883	VIAGGIATORI		MERCI		Prodotti totali	Prodotti per kilometro
	Num. dei viaggiatori	Prodotti compresi i bagagli	Num. delle tonnellate	Prodotti		
Gennaio . .	59,700	200,000	34,650	430,000	630,000	2,368.42
Febbraio . .	62,100	245,000	40,200	505,000	750,000	2,819 55
Marzo . . .	71,000	310,000	37,500	480,000	820,000	3,032.71
Aprile . . .	80,800	413,000	39,200	467,000	880,000	3,303 27
Maggio . . .	85,200	428,000	40,070	472,000	900,000	3,383.46
Giugno . . .	72,000	330,000	36,870	430,000	760,000	2 857.14

Sicchè l'introito fatto dalla ferrovia del Gottardo durante il 1° semestre 1883 si eleva a fr. 2,187,000 ed è inferiore di circa un milione a quello del 2.o semestre del 1882. Gli introiti del 1883 non superano che di fr. 62,800 la somma di fr. 2,125,000 necessaria al servizio semestrale delle obbligazioni. È quindi probabile che l'esercizio del 1883 non dia un buon risultato come quello del 1882.

Ferrovie svizzere — È noto che nella Svizzera non vi sono corse ferroviarie di notte. Ora pare si pensi a togliere questa insensata disposizione, che non si riscontra in alcun altro paese. Ecco quanto leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 4 corrente:

A proposito della introduzione di treni notturni fra il lago di Costanza e Ginevra, con diramazione sopra Basilea (mozione Cramer-Frei), il Dipartimento federale delle ferrovie ha sottoposto alle differenti Compagnie ferroviarie interessate diverse domande, lasciando loro tempo fino alla fine di agosto per rispondervi.

Ferrovia del Sempione. — Scrivesi al *Bund*:

Dietro dimanda della direzione della linea del Sempione una Commissione di periti, composta dei professori Helm di Zurigo, Lory di Grenoble, Taramelli di Pavia e Renevier di Losanna, ha pubblicato un interessantissimo preavviso sulle condizioni geologiche del tunnel del Sempione.

Esso conchiude che queste sono per lo meno tanto favorevoli quanto quelle del Gottardo.

Per quanto concerne il calore nell'interno del tunnel, la situazione sarebbe invece meno soddisfacente. Sebbene non si siano potuti determinare sufficientemente fino ad ora certi fattori capaci d'influire sulla temperatura del tunnel, si può dire che, per regola generale, essa dipende dalla larghezza del tunnel, dal carattere delle roccie da forare e sopratutto dalla massa montagnosa che segue il tunnel.

Nel Gottardo il calore raggiunse 30° 75; per il Monte Bianco si calcola un massimo di 50°, ed il progetto del 1877 pel Sempione ne prevede uno di 48°. Questo tracciato passa in linea retta sotto la massa del Monte-Leone.

Si propone ora un altro tracciato, il quale, grazie ad una leggiera curva, sarebbe più lungo di circa 20 chilom. ma che presenta sulla linea retta dei sicuri vantaggi sensibili. Questo tracciato passerebbe sotto le valli della Ganther e di Cheraska, sopra le quali si estende il magnifico anfiteatro dell'alpe Diveglia. Esso ridurrebbe il massimo calore nel tunnel a 36° e permetterebbe inoltre la costruzione di due pozzi, che sarebbero principalmente profittevoli alla costituzione ed all'attività dei lavori di costruzione Per ciò i periti sono stati unanimi a proporre l'adozione di questo progetto.

Ferrovie francesi — La Camera dei deputati ha approvato, dopo lunga discussione, le sei Convenzioni ferroviarie.

Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio la diramazione dal porto di Marans alla ferrovia della Roche-sur Yon alla Rochelle. Essa è lunga m. 1,701.

Il Ministero dei lavori pubblici, nell'occasione della discussione sulle Convenzioni ferroviarie, ha compilato una statistica del materiale delle varie ferrovie francesi ed eccone le principali cifre per linee:

	Locomotive	vag. pas.	vag. merci
Linea nord . . .	1138	2021	33971
Linea est	922	2359	22401
Linea ovest . . .	1045	2881	11465
Linea Orléans . .	970	2100	20433
Parigi Lione . . .	1960	3187	62000
Linee secondarie .	858	2582	25619
	6898	15432	182089

Le locomotive sono 2826 per passeggieri e 4067 per merci.

I vagoni passeggieri sono 3208 di prima classe, 5315 di seconda classe e 6909 di terza.

Ferrovie germaniche — Il Governo prussiano ha stipulato col principato di Lippe Schaumburg una Convenzione, secondo la quale la Prussia diventa proprietaria della linea che attraversa il territorio di Lippe e appartiene al Principe, quantunque sia esercita dall'amministrazione prussiana. Questa operazione pone termine ad alcune difficoltà, che si presentarono nell'esercizio della linea da Berlino a Colonia, che comprende il tronco riscattato.

Ferrovie ungheresi — Il Governo ungherese ha

progettato di stabilire una ferrovia tra Marosvasarhely, in Transilvania, e le ferrovie rumene, in guisa da ottenere comunicazioni dirette tra Pesth, Sassy, Odessa e il Mar Nero. La nuova linea partirebbe da Marosvasarhely, termine attuale della ferrovia transilvanica; seguirebbe il corso del Maros fino a Gyergyo, per dirigersi di là verso Tölgyes, sulla frontiera rumena. Delle trattative furono iniziate col Governatore rumeno, onde assicurare alla linea la continuazione della frontiera a Paskany, stazione delle ferrovie rumene, e punto di partenza della linea di Jassy.

Esiste al Ministero delle comunicazioni di Ungheria il progetto di riscattare per conto dello Stato la prima ferrovia transilvanica e la linea dell' Alfoeld (pianura della Theiss). Quest' ultima linea avrà una grande importanza, quando la ferrovia progettata lungo la Sava, tra Brod e Sziszek, sarà aperta; vi sarà allora una via diretta fra il centro dell' Ungheria e il porto di Fiume sull'Adriatico. Se lo Stato ungherese possederà questa linea, potrà esercitare un' influenza dominante sulle tariffe che regolano le relazioni fra l' Adriatico e l' Ungheria.

Quanto alla Transilvanica è con un analogo scopo che lo Stato ungherese cerca di acquistarla; in seguito, si crede che le fabbriche della regione di Hunyadi e le carboniere della regione di Petroszeni approfitteranno di tale acquisto.

Ferrovie inglesi. — La nuova ferrovia fra Loftus e Whitby sarà aperta al traffico fra poco tempo. La linea forma un costoso anello della catena che unisce i paesi della costa ed è da molti anni in costruzione. Essa fu cominciata dalla Società ferroviaria chiamata Whitby, Redcar and Middlesbrough Union Junction Railway, ma non fu compiuta in seguito a difficoltà tecniche sorte durante la costruzione. Più tardi l' altra Società ferroviaria North-Eastern Railway si obbligò a costruire il tratto mancante Quando sarà compiuta, il costo della intera linea fra le due Società sarà di circa 700,000 lire sterline (17,500,000 fr.). È lunga 16 miglia da Loftus a Whitby e vi sono 6 stazioni intermedie. La linea, oltre a servire pel trasporto dei prodotti agricoli, svilupperà considerevolmente il commercio del pesce; mentre nell' estate vi saranno sempre molti viaggiatori, attraversando la linea alcune località pittoresche e romantiche.

— Una Società costituitasi per la costruzione della ferrovia Oxted-Groembridge ha ceduto i suoi diritti alla Società ferroviaria Londra-Brighton. Quest'ultima, non appena questa cessione sia stata approvata dal Parlamento e dai suoi azionisti, procederà alla costruzione della detta ferrovia colla maggiore prontezza possibile. Il costo della nuova linea è stimato a 400,000 lire sterline (10 milioni di fr.)

Ferrovie russe. — Le spese per la costruzione della ferrovia Tuckum-Windau, che sarà lunga *werste* 104, furono calcolate nel progetto a rubli 4,300,000. Però questa ferrovia offrirà grandi vantaggi soltanto ingrandendo il porto di Windau pel quale lavoro richiedonsi rubli 728,000.

Credesi derivare l'indugio nell'incominciamento dei lavori dall'essere state previste delle spese troppo elevate che si crede possibile poter diminuire.

— I russi, affine di sostenere la posizione commerciale che hanno conquistato in Bulgaria e nella Rumelia orientale dopo l'ultima guerra con la Turchia trattano, per mezzo della Banca nazionale bulgara, la compra della ferrovia di Varna, la quale poi continuerebbe passando per Rustsciuk fino a Sofia e Sciumla, nella Rumelia orientale, facendo così una grande concorrenza alle provenienze, in quei paesi, dell' industria austriaca.

Ferrovie della Norvegia. — È stata or ora aperta al servizio pubblico la linea ferroviaria Bergen-Vos.

Essa fu costruita in un territorio assai montuoso, e costò *corone* 9.950,000.

Presentemente è ancora in costruzione in Norvegia soltanto il breve ramo della linea orientale della ferrovia Swalen.

Ferrovie americane — Durante il primo semestre del corrente anno, furono costruite negli Stati Uniti 2,509 miglia di ferrovia; questa cifra non comprende le vie di raccordamento e le diramazioni costruite da 114 Compagnie. Durante i sei primi mesi dello scorso anno il numero delle miglia di ferrovia costruite si elevò a 4,990. La causa della differenza dal 1883 al 1882, che è di circa la metà, sta in ciò, che in quest' anno la temperatura non ha permesso di cominciare i lavori così presto, come sarebbe stato necessario. Mentre a tutto il 1882 il numero delle miglia costruite è stato di 11,000, quest' anno non sarà probabilmente che di 8000.

Disastro in America. — Un telegramma da Chicago annunzia un disastro ferroviario. Un treno precipitò da un ponte ruinato nel fiume Gunnison, ad oriente della montagne Wahsatch, sulla linea del Douver e del Rio Grande.

Di centosettanta passeggieri, dicesi che oltre centoquaranta rimasero morti.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Si ha da Roma che il Ministro dei lavori pubblici ha diretto invito alle Direzioni del Genio civile, incaricate in Genova dei lavori di ampliamento del Porto e delle costruzioni ferroviarie, di vegliare al sollecito progresso dei lavori; intanto ha ordinato che a disposizione del commercio siano messi circa 550 metri lineari di ponti e calate di nuova costruzione, portando così a più di 2200 i metri lineari di ponti e di calate stati posti a disposizione del commercio dall'inizio dei lavori di ampliamento del Porto, in poi.

Di conserva ai lavori di costruzione delle calate e dei ponti di imbarco o sbarco, il Ministro ha raccomandato che si facciano con pari attività progredire quelli della scogliera al molo occidentale; dal progresso di tali lavori dipende la sempre maggiore tranquillità delle acque del Porto; evidente dunque la necessità che i primi e secondi lavori procedano con passo eguale ; a tutto oggi nei lavori di ampliamento del Porto di Genova furono già spesi più di 14 milioni.

Come strettamente attinenti ai lavori del Porto, perchè destinati ad agevolare gli sbocchi al medesimo, vanno considerati i lavori per la nuova galleria Genova-Sampierdarena alla Cava della Chiappella.

I lavori a questa galleria furono fino ad ora condotti con non sufficiente energia, ed il Ministro ha ordinato che, ultimate prontamente le consegne agli appaltatori dei lavori, si facciano questi intraprendere ai due imbocchi della galleria e siano di poi proseguiti colla voluta sollecitudine.

Strade nazionali in Francia. -- La Direzione delle acque e strade del Ministero dei lavori pubblici in Francia ha pubblicato un resoconto che mostra la lunghezza delle strade nazionali, e il numero di quelle lungo le quali sono piantati alberi. La totale lunghezza è di 37,500 chilometri, di cui 14,500 chilometri o più di un terzo sono ornate di alberi, mentre per altri 9000 chilometri gli alberi sono in corso di piantagione. Pei rimanenti 14,000 chilometri il suolo non è adatto per simili piantagioni. Il numero degli alberi piantati lungo le strade nazionali è ora di 2,678,603 di diverse specie, secondo le località.

Canale transoceanico. — Il progetto di unire l'Oceano al Mediterraneo con un canale è entrato in una nuova fase. Un nuovo Comitato si è formato allo scopo di proseguire l'esecuzione.

Questo Comitato, nel quale si notano i nomi dei signori Constans, Duclerc Hersent, intrapreditore del canale di Panama, e molti costruttori e ingegneri, come i signori Bord, Effell, Koechlin Schvartz, Verstreit, è deciso a mandare ad effetto la costruzione del canale di Bordeaux, ossia di Arcachon a Narbonne, con o senza il concorso del Governo; 300,000 lire saranno stabilite per lo studio del tracciato e dei lavori preparatori.

Il signor Constans si propone di fare, nel mese di settembre, una serie di conferenze in favore del canale, nella Haute Garonne, l'Anda, l'Hèrault.

I membri del Comitato degli studi si propongono di condurre la loro propaganda pel canale colla più grande attività.

Canali di navigazione in Austria. — Il ministero austriaco del commercio ha concesso all'ing. Enrico Hobohm di Vienna la concessione preliminare per la costruzione dei due nuovi canali di navigazione uno dei quali congiungerebbe i fiumi Elba e Niester fra Praga e Zurawno e l'altro l'Elba col Danubio fra Praga e Vienna.

Canale della Florida. — Il canale navigabile attraverso la penisola Florida, che divide il Golfo del Messico dall'Atlantico, è finalmente deciso; i suoi lavori comincieranno in settembre prossimo, e saranno spinti colla massima alacrità. In tal caso i bastimenti realizzeranno non solo un gran risparmio di tempo nel passare dal Golfo del Messico all'Atlantico, ma altresì eviteranno dei grandi pericoli nel dover traversare il burrascoso mare delle Antille.

Canali nell' Asia centrale. — L'apertura della ferrovia di Baku ha avvicinato di molto il Mar Caspio all'Europa, e perciò i Russi presentemente tentano di congiungere questo mare col più grande fiume dell'Asia centrale, cioè coll'Amu-Darja.

Essi dovettero però abbandonare l'antico progetto perchè non realizzabile, di condurre quel fiume direttamente nel Mar Caspio.

All'incontro il generale Tschernajeff ha proposto di congiungere fra loro con un canale i piccoli laghi, che si trovano fra il Mar Caspio ed il Mar di Aral, il qual canale poi riunirebbe anche questi due mari. Con ciò verrebbe congiunto col Mar Caspio anche il fiume Amu-Darja giacchè quest'ultimo sbocca nel Mare d'Aral.

Il Governo russo fa presentemente studiare un tale progetto dai suoi ingegneri, che si trovano già sul luogo.

Nuovi cordoni sottomarini. — Sotto il nome *American, British and Continental Cable Company* si costituì in Londra una Società, con un capitale in azioni di lire sterline 1,500,000 per gettare un nuovo cordone telegrafico tra l'America e l'Inghilterra.

La Società intende anche di collocare un cordone sottomarino fra le coste del Pacifico del Canadà ed il Giappone, la China, l'Australia e le Indie.

Ufficii telegrafici. — Il 26 luglio, nella Stazione ferroviaria di Olbianova, situata nel Golfo degli Aranci, in provincia di Sassari, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato.

— Il 1° corr., nella Stazione della tramvia in Monza, provincia di Milano, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato, e nei Comuni di Nissoria e di Viagrande, provincia di Catania, è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il giorno stesso in Lacco Ameno (prov. di Napoli) è stato aperto un Ufficio telegrafico provvisorio al servizio del Governo e dei privati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, nei valori ferroviarii si ebbero transazioni sulle Azioni ferrovie Meridionali al prezzo di 475 a 478.50; sulle Obbligazioni a 274; sulle Palermo-Trapani a 287.12 prima emissione, e 280.50 su quelle di seconda emissione; ogni altro rimase al valore nominale già segnato nella precedente ottava. E la negoziazione non è stata più attiva nei valori Romani, i quali non diedero occasione che a pochissimi scambi, i quali non modificarono sensibilmente i corsi da essi già tenuti.

VERSAMENTI

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. — Il Consiglio d'amministrazione ha deliberato che il versamento del 7.o decimo sulle azioni debba effettuarsi il 31 corrente, e che sul versamento stesso siano decontati gli interessi relativi al 1.o semestre del corrente anno, in ragione di lire 3.33 per azione.

Il versamento dovrà eseguirsi in Modena presso l'ufficio di presidenza, o in Milano presso la ditta Figli Weill-Schott e C.

Società dei tramways in Padova. — Gli azionisti sono invitati ad eseguire, entro il 26 corrente, il versamento del 6° decimo sulle loro azioni in L. 25 caduna, e ciò in base a deliberazione presa il 25 luglio a termini dell'art. 9 dello Statuto locale.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Prestito città di Milano 1878 — Dal 1° agosto pagamento interessi semestrali in L. 11.25 per obbligazione, portanti le seguenti serie:

dalla 1° alla 20.°
» 41° » 60.°
» 81° » 100.°
» 121° » 140.°
» 161° » 180.°

a Milano, Cassa comunale.

Prestito 1877 — città di Vittorio per la costruzione della ferrovia Conegliano-Vittorio — Dal 1° agosto, pagamento interessi semestrali in L. 12.50, Vittorio (prov. di Treviso), Cassa comunale; Verona, Figli di Laudadio Grego; Firenze, Federico Wagnière e C.; Venezia, Moise Orefice di S. V.; Milano, F. Grisi e Comp.

I cuponi e le obbligazioni devono essere muniti del bollo di controllo, altrimenti non sono accettati.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Mantova (fatali 13 agosto). — Lavori di difesa frontale e ripristino di scarpa all'argine sinistro di Po al froldo Croce di Scorzarolo fra i segnali 137 e 142 in comune di Borgoforte, da compiersi entro 90 giorni lavorativi. Importo L. 86,818.20, così ribassato nell'asta precedente. Deposito provvisorio L. 6000; defin. L. 12,000.

Municipio di Torino (13 agosto - esp. def.) — Sistemazione del tratto corso V. E. II tra via Saluzzo e il circolo del ponte in ferro. Importo L. 34,006. Capitoli di condizioni visibili nell' Ufficio d'arte.

Municipio di Roma (fat. 17 agosto) — Costruzione di selciato nei quartieri del Castro Pretorio e dell' Esquilino. Importo L. 100,000 ribassato di L. 0.20 0[0 nell' asta precedente.

Comune di Piansano. Circond. di Viterbo (17 agosto. Esp. defin.). — Lavori occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che da Piansano conduce al confine territoriale di Valentano, della lunghezza di m. 2562.50. Importo L. 12,540.58, così ribassato nell' asta precedente.

Municipio di Atessa (fat. 19 agosto). — Costruzione della strada del Corso. Importo L. 58,969.02, ribassato di L. 15 0[0 nell' asta precedente.

Comune di Minervino Murge (fat. 19 agosto). — Lavori e somministrazioni occorrenti per la costruzione della strada comunale obbligatoria Minervino-Lavello. Importo L. 90,000, ribassato di L. 0,50 0[0 nel primo appalto. Dep. L. 4500.

Prefettura di Potenza (20 agosto). — Lavori di sistemazione della traversa interna di Marsiconuovo, della lunghezza di metri 461.30, e con l' allargamento a m. 7, giusta la deliberazione del Consiglio comunale di Marsiconuovo in data 15 gennaio 1881, per la presunta somma di L. 43,731.61. Deposito provvisorio L. 500; defin. eguale al decimo dell' importo deliberato. Fatali a giorni 15 dal deliberamento

Direzione d' artiglieria dell' Arsenale di costruzione. in Torino (21 agosto). — Provvista di kg. 9000 di ferro in verghe diverse. Importo L. 4050. Deposito L 500. Consegna entro giorni 40. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

— (22 agosto) Provvista di Kg. 7000 di ferro in verghe diverse. Importo L. 3500. Deposito L. 400. Tempo utile per le consegna giorni 40. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

— (23 agosto) Provvista di Kg. 10880 di ferro in verga sagomato ad angolo retto. Importo L. 6516. Deposito L. 700. Tempo utile per la consegna giorni 40. Fatali a giorni quindici dal deliberamento.

— (23 agosto) Provvista di 10920 Kg. di ferro in verghe diverse. Importo L. 5460. Deposito L. 600. Consegna entro giorni 40. Fatali a giorni quindici dal deliberamento.

— (27 agosto) Provvista di 7000 Kg. di ferro in verghe diverse. Importo L. 3500. Deposito L. 400. Consegna entro 40 giorni. Fatali a giorni quindici dal deliberamento.

— (27 agosto) Provvista di 20860 Kg. di ferro in verga sagomato ad angolo retto. Importo di L. 560. Deposito L. 700. Consegna entro giorni 40. Fatali a giorni quindici dal deliberamento.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *maggio al* 22 *luglio* 1883

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	438,651.78	274.50
Settimana corrisp. nel 1882.	1,575.00	398,721.64	253.16
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 23.00	+ 39,930.14	+ 21,34
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,595.27	13,368,760.67	8,380.25
Introiti corrisp. nel 1882	1,527.61	12,746,379.37	8,344.00
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 67.66	+ 622,381.30	— 36.25
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	201,874.55	146.60
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	191,791.16	143 34
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	+ 10,083.39	+ 3.26
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,345.60	6,535,455.42	4,856.91
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	6,227,699.08	4,654.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 7,60	+ 307,756.34	+ 202.43

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30.166,61	14,843.98	10,208,91
Piccola Velocità	9,725,69	325,10	6,412,65
Totali . . .	39,892,33	15,169 08	16,621,56

Strade Ferrate Romane

15ª Settimana — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	701,877.79	21,706.94
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	660,698.98	20,494.18
Differenza (in più . . .	5	41,178.81	1,212.76
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 aprile 1883.	1,685,806	9,333,996.88	19,247.00
Periodo corr. 1882	1,681,000	8,819,934.48	18,239.00
Aumento	4,806	514,062.40	1,008.00
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,890.25
Bagagli e cani . .	1,1 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,595.62	7,013.66	701 95	9,251,23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,9 0.29	67,628 91
Introiti diversi . . .	45 .02	927.45	459 40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091.61	10,020 20	127,36.177

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	11
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Still·ro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	1?
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallolunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sue, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13335
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5311
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	794

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVI | Mercoledì 15 Agosto 1883. | Num. 33

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Stante la festa solenne d' oggi, si è ritardata la pubblicazione del giornale.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d' amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1883.

(Contin. e fine — V. n. 32).

Le derrate alimentari sono quelle che più specialmente hanno contribuito all'aumento, neutralizzando l'effetto della notabile diminuzione avvenuta nelle mercanzie, la quale è principalmente da attribuire al servizio dei pacchi postali.

Passando a considerare i trasporti a piccola velocità, e facendo astrazione dai trasporti di bestiame, che giusta lo usato considereremo a parte, è da notare che mentre nel 1881 si erano trasportati . . . . . . quint. 7,346,554
nel 1882 si trasportarono . . . . . . » 8,727,765

onde l'aumento di. . . . . quint. 1,381,211

val quanto dire del 18.80 per cento.

Siffatto aumento è in ispecial modo dovuto agli *Zolfi*, che da soli costituiscono il 48.97 per cento del movimento avvenuto sulle linee della Sicilia, ed il 37.12 per cento del movimento generale di tutta la rete, e poi ai *Cereali* e ai *Materiali* di costruzione, come si fa manifesto dal quadro che segue, dove figurano distintamente le varie specie di merci e il più e il meno che di esse fu trasportato nei due anni.

Specificazione delle merci	Quantità trasportate nel 1882 — Quintali	Aumento (sui trasporti fatti nel 1881 — Quintali)	Diminuzione (sui trasporti fatti nel 1881 — Quintali)
Bevande e spiriti	151.834	»	71,951
Bitume e pece	1,738	»	1,766
Cereali	1,607,507	516,747	»
Colori e materie coloranti . .	126,036	28,695	»
Combustibili { Carboni fossili .	267,530	»	17,857
Combustibili { Carboni vegetali,		70,574	»
Combustibili { legna da ardere	197,743	10,867	»
Concimi	21,663		
Derrate { Alimentari	235,418	26,670	»
Derrate { Coloniali	16,761	2,463	»
Filati e tessuti	35,750	2,758	»
Materiali da costruzione { Legnami	401,998	»	656
Materiali da costruzione { Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,323,006	305,002	»
Materie tessili greggie . . .	10,995	714	»
Metalli { greggi	41,267	»	8,518
Metalli { lavorati	46,691	»	66,641
Minerali e prodotti minerali .	3,304,676	742,691	»
Prodotti animali.	17,301	837	»
» chimico-industriali . .	15,861	»	4,334
» e materie grasse . .	84,659	»	9,121
» vegetali	374,830	»	107,259
Stampati e carta	5,411	556	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	81,533	52,217	»
Stracci ed avanzi	99,509	»	71,818
Trasporti per conto dello Stato	121,785	»	13,172
Merci diverse.	131,154	»	1,484
Totali . . .	8,727,765	1,760,821	379,610
Risulta a favore del 1882 l'aumento di quint.		1,381,211.	

Dal quadro precedente si rileva che, oltre ai *Minerali*, ai *Cereali* ed ai *Materiali da costruzione*, hanno pure avuto aumento abbastanza notevole i *Combustibili vegetali*, le *Stoviglie*, e poi le *Materie coloranti*, le *Derrate alimentari* e i *Concimi*.

Sono invece molto scemati i trasporti dei *Prodotti vegetali*, delle *Bevande* e *Spiriti*, degli *Stracci ed Avanzi*, dei *Metalli lavorati*, e in modo pure notabile i trasporti *per conto dello Stato*, quelli dei *Combustibili fossili*, delle *Materie grasse* e dei *Metalli greggi*.

Nella spedizione degli zolfi andarono innanzi alle altre le Stazioni: di Villarosa con tonn. 35,362; di Assaro con tonn. 34,485; di Lercara con tonn. 23,039; di Campobello con tonn. 20,060; di Serradifalco con tonn. 19,607; di Campofranco con tonn. 18,679; di Castrogiovanni con tonnellate 17,899; di Grotte con tonn. 16,346; di Comitini con tonn. 15,467.

I maggiori arrivi avvennero a Catania per tonn. 118,972, a Porto Empedocle per tonn. 106,618; a Licata per tonnellate 55,052; a Palermo (porto) per tonn. 18,304; a Termini per tonn. 9315; a Fontanarossa per tonn. 9263.

Spedirono le maggiori quantità di *Cereali* le Stazioni qui appresso, cioè Potenza, tonn. 10,298; Lercara, tonnellate 6815; Villalba, tonn. 6148; Gerbini, tonn. 5640; Sferro, tonn. 4636; Grassano, tonn. 4580; Valle d'Olmo, tonn. 4547; Catania, tonn. 4132; Raddusa, tonn. 4015.

Ebbero gli arrivi più rilevanti le Stazioni — di Eboli (transito) con tonn. 29,237; di Catania con tonn 29,146 di Palermo (città) con tonn. 22,570; di Termini con tonnellate 13,885; di Taranto con tonn. 10,182; poi di Giarre con tonn. 4929; di Reggio con tonn. 4346; di Licata con tonn. 4114.

Nelle spedizioni di *Materiali da costruzione* tiene sempre il primo luogo Bagheria con tonn. 26,030, quantità quasi doppia di quella data l'anno innanzi. — Vengono dopo: Catania con tonn. 16,709; Giardini con tonn. 9540; S. Flavia con tonn. 8009; Eboli (transito) con tonn. 7759; Scaletta con tonn. 6606; Messina con tonn. 4117; Palermo (porto) con tonn. 3678; Cerda, Melito, Lazzaro, Piedimonte con spedizioni da tonn. 3365 a tonn. 3113. — Negli arrivi tiene il primo luogo Palermo con tonn. 27,200; seguono — Messina con tonn. 14,231; Catania con tonn. 11,577; Eboli (transito) con tonn. 11,391; Reggio con tonn. 8229.

Infine nei trasporti di *Prodotti vegetali* sono da notare per spedizioni: Mascali con tonn. 2689; Acireale con tonnellate 2503; Piedimonte, Giardini, Catania, con poco più di duemila tonnellate ciascuna; — per arrivi: Messina con tonn. 15.166; Reggio con tonn. 7699; Catania con tonnellate 3883; Palermo (porto) con tonn. 2486.

Considerando la distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce troviamo che essa fu nel 1882 di chil. 72
mentre era stata nel 1881 di . . . . » 75

è avvenuta adunque la diminuzione di . . . . chil. 3
ossia del 4 per cento.

Nei trasporti a conto dello Stato, la distanza media è riuscita di . . . . chil 94
mentre era stata di. . . . . » 84

nel 1881; onde l'aumento di . . . . chil. 10
pari all'11.90 per cento.

Il prodotto medio per ciascuna tonnellata di merce a tariffa ordinaria, trasportata a un chilometro, risulta di L. 0,0870
esso era stato nel 1881 di . . . . » 0,0872

quindi la diminuzione di. . . . . » 0,0002
ossia di circa il 0.23 per cento.

Per i trasporti a conto dello Stato invece si trova per il 1882 il prodotto medio di . . . . L. 0,0684
a petto di . . . . » 0,0471

avute nel 1881, quindi l'aumento di . . . . » 0,0213
vale a dire di ben il 45.22 per cento.

Ci resta da dar conto dei trasporti di bestiame, e tali trasporti troverete riepilogati e confrontati con quelli dell'anno precedente nello specchietto qui appresso:

Distinzione del bestiame	Modo di Spedizione	Grande V. 1882 Capi	Grande V. 1881 Capi	Piccola V. 1882 Capi	Piccola V. 1881 Capi	Totali 1882 Capi	Totali 1881 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp.	15,074	18,776	18,328	18,713	33,402	37,489
	Spediz. ordin. per capo	2,792	1,860	949	800	3,741	2,660
	Totale . . .	17,866	20,636	19,277	19,513	37,143	40,149
	Spedizioni per conto dello Stato	1,229	1,284	»	»	1,229	1,284
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	28,666	14,677	21,580	19,980	50,246	31,657
	Spediz. ordin. per capo	250	303	300	370	550	673
	Totale . . .	28,916	14,980	21,880	20,350	50,796	35,330
	Totale generale .	48,011	36,900	41,157	39,863	89,168	76,763

Dal quale risulta l'aumento di 15,466 capi di bestiame piccolo, la diminuzione di 3061 capi di bestiame grosso.

Quanto al prodotto esso fu per i trasporti a grande velocità di . . . . L. 81,406.01
mentre era stato nel 1881 di . . . . . . » 79,609.45

Risulta pertanto l'aumento di . . . . L. 1,796.56
ossia del 2.26 per cento circa.

Per i trasporti a piccola velocità si è avuto:
nel 1882. . . . . L. 68,998.02
nel 1881. . . . . » 59,238.18

e così l'aumento di. . . . . L. 9,759.84
ossia del 16.48 per cento.

È continuato il miglioramento, già avvertito l'anno passato, nel movimento di scambio fra la rete Calabrese e la rete Siciliana attraverso lo stretto di Messina. Il prodotto infatti che nel 1881 era stato di L. 37,131.90 è salito nel 1882 a L. 51,027.25; ma, come si scorge, si è ancora assai discosti dalla somma di L. 102,199.92 guarentita alla Società di navigazione I. Florio, che fa quel servizio.

IX. — Spese di esercizio della rete Calabro-Sicula.

Le spese ordinarie d'esercizio della rete Calabro-Sicula ascesero complessivamente nel 1882 a
L. 12,576,690.58 e per chil. a . . . . L. 9,399.61
Nel 1881 erano ascese a
» 11,866,707.31 e per chil. a . . . . » 9,121.11
Vi fu dunque l'aumento di

L. 709,983.27 nella spesa totale, e di . . L. 278.50
nella spesa chilometrica.

Dal quadro seguente risulta la ripartizione, fra i diversi rami di servizio, della spesa chilometrica, e di quella per treno chilometro, nei due anni 1881 e 1882.

Designazione del servizio	Spesa chilometrica 1882	Spesa chilometrica 1881	Spesa del treno-chilom. 1882	Spesa del treno-chilom. 1881
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	244.75	238.07	0.078	0.077
Id. dell'Esercizio.........	808.91	749.67	0.257	0.245
Movimento e Traffico......	2,541.67	2,217.44	0.807	0.724
Trazione e Materiale.......	2,859.14	3,046.59	0.908	0.995
Manutenzione e Vigilanza	2,689.90	2,623.44	0.854	0.857
Spese gen. dei Magazzini.	255.24	245.93	0.081	0.080
Totali.....	9,399.61	9,121.14	2.985	2.978

Alle spese ordinarie di esercizio che, come si è veduto, ascesero in complesso a . . . . . . L. 12,576,690.58
aggiungendo le spese straordinarie che ammontano a . . . . » 6,179,002.61

risulta la spesa totale di esercizio, per l'anno 1882, in . . . . L. 18,755,693.19
Gli introiti sommando a non più di » 12,359,764.90

si ha l'eccedenza delle spese sui prodotti di . . . . L. 6,395,928 29

X. Contenzioso.

Dobbiamo rilevare anche nel trascorso esercizio un aumento progressivo di cause, senza che tuttavia nulla sia occorso che meriti speciale menzione nel servizio del Contenzioso.

Le cause civili iniziate furono novantuna, e la maggior parte riguardano quistioni di esercizio; quelle definite sommano a trentaquattro, e fra esse è compresa l'antica causa coll'Impresa Gonzales, del cui buon esito già vi abbiamo dato notizia nella relazione antecedente; or possiamo soggiungere che gli arbitri, con sentenza accettata dalle parti, posero a credito della Società la somma di L. 2,085,571.84, che è stata incassata, chiudendo definitivamente i conti sospesi con quell'Impresa.

Le contravvenzioni al Regolamento di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio aumentarono esse pure nel corso del 1882, ed ascesero a 353 sulla rete Meridionale, a 568 sulla rete Calabro-Sicula.

XI. — Liquidazione generale.

Dai riporti attivi dei precedenti esercizi in. . . . . L. 6,245,139.32
detraendo . . . . » 1,234,579.98
accreditate alle finanze dello Stato, in dipendenza dell'avvenuta liquidazione della sovvenzione chilometrica, a mente del disposto dalle Convenzioni 21 agosto 1862, 28 novembre 1864 e 28 aprile 1881; dal 1863 a tutto il 1° semestre 1881,

residuano L. 5,010,559.34

A questa somma aggiungendo il rimborso di . . . . » 61,706.58
ottenuto, ai termini della Convenzione 28 aprile suindicata, per tassa di ricchezza mobile pagata per il 2° semestre 1882, sulle somme rappresentanti il fondo per l'ammortizzazione de Titoli sociali

si avrà un riporto netto di L. 5,072,265.92

Aggiungendo ora:
le sovvenzioni dello Stato:
per le linee Meridionali . L. 24,237,360.15
per la linea Lombarda . » 1,455,075.94

» 25,692,436.09

i prodotti netti dell'esercizio (*) . . . » 5,745,623.08

Da riportare L. 36,510,325 09

(*) Introiti lordi dell'esercizio . . . . L. 24,939,103.66
Prodotti fuori traffico e sovvenzione . » 464,150.81

L. 25,403,254.47

Meno: Spese generali dell'Amministrazione centrale . . . . L. 1,657,865.08
Spese ordinarie dell'esercizio . . . . » 15,304,662.77
Spese straordinarie dell'esercizio. . . . » 2,863,595.97

19,826,123.82

Prodotto netto dell'anno L. 5,577,130.65
Prodotti relativi ai precedenti esercizi » 168,492.43

Totale L. 5,745,623.08

Riporto L. 36,510,325.09

il compenso per l'esercizio della rete Calabro-Sicula . . . . » 568,416.05
l'interesse del fondo di riserva statutario » 132,065.65
attività diverse . . . . » 61,876.29

si avrà un'attività totale di L. 37,272,683.08

Da questa somma detraendo:
gl'interessi generali e le quote di ammortamento delle Azioni ed Obbligazioni in . . . . L. 29,968,902.81
la tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali » 726,996.68
le differenze di cambio. » 172,383.05
le quote d'ammortamento delle spese di fondazione » 21,697.21
in totale . . . . » 30,889,979.75

residuano gli utili netti della liquidazione in . . . . L. 6,382,703.33
formati da utili de' precedenti anni per . . . . . L. 5,072,265.92
e dagli utili dell'anno 1882 » 1,310,437.41

Prelevando ora da questa ultima somma:
il 6 0[0 per la riserva statutaria. . . . . L. 78,626.24
il 5 0[0, cioè L. 65,521.87, di cui 1[4 ai Capi servizio . . . . . » 16,380.47
3[4 al Consiglio d'amministrazione . . . . » 49,141.40
con l'aggiunta di altre . . » 122,287.15
a compimento dell'assegno minimo di L. 171,428.55, fissato al Consiglio stesso, e così . . . » 266,435.26

residuano L. 6,116,268.07

da portarsi a conto nuovo.

XII. — Linee Vesuviane.

Essendosi formato un Consorzio di Comuni per costruire ed esercitare una linea da Cancello a Gragnano, con diramazioni a Torre Annunziata ed a Castellamare, noi abbiamo creduto di dovere far valere il nostro diritto di prelazione a termini di legge, giacchè trattavasi di un linea concorrente alla nostra linea da Caserta a Castellamare per Aversa e Napoli.

Il nostro buon diritto essendo stato riconosciuto dal Governo, noi abbiamo allestito i progetti della nuova linea e ci dichiarammo pronti ad assumerne la costruzione e l'esercizio, salvo sempre il concorso del Governo nelle spese a senso della Legge 29 luglio 1879, sulla costruzione delle linee complementari. Le trattative sono bene avviate e noi speriamo che la nuova linea arrecherà buoni frutti alla Società. Perciò quando il Governo ne accordi la concessione al Consorzio e per esso alla Società, vi preghiamo di autorizzarci ad accettarlo.

Signori,

Dalla relazione che vi abbiamo fatta vi sarete facilmente convinti che la nostra situazione è buona, che procedono bene le costruzioni, e che si sviluppa regolarmente il traffico. Dopo venti anni di indefesso lavoro e di prudente amministrazione la Società delle Meridionali è riuscita ad

estendere e consolidare il suo credito all'interno e all'estero ed a far apprezzare i servigi ch'essa ha reso e può rendere al paese. Noi ignoriamo quali saranno in un prossimo avvenire i destini della Società e se avremo ancora occasione di riunirvi in Assemblea ordinaria. Sappiamo però di aver sempre soddisfatto ai nostri impegni, d'avere, colle costruzioni che saranno terminate prima della fine del corrente anno, compiuta la rete che ci è stata concessa, di avere finalmente, anche in mezzo a difficoltà gravissime, tenuto alto il credito ed il decoro della nostra Impresa.

Qualunque sia la sorte riservata alla Società, facciamo da buoni cittadini voti sinceri perchè la questione ferroviaria, alla quale si collega tanta parte del nostro avvenire economico, riceva finalmente una soluzione che appaghi i voti di tutti coloro che desiderano il vero progresso morale economico e civile del nostro paese.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore

1° di presentare alla vostra sanzione i conti del 1882 ed il preventivo del 1883;

2° di invitarvi ad eleggere, a forma dell'art. 41 degli Statuti sociali:

a) sei Consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori:

BASTOGI conte PIETRO
BALDUINO comm. DOMENICO
BRAMBILLA PIETRO
ORSINI comm. avv. TITO
LACAITA comm. GIACOMO
ALLIEVI comm. ANTONIO

uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) un Consigliere d'amministrazione, in luogo del signor RICASOLI barone VINCENZO, rieleggibile, che era stato eletto in sostituzione del defunto Consigliere ONETO FRANCESCO fu GIUSEPPE;

c) due Consiglieri per le Calabro-Sicule, uno in luogo del signor LANCIA DI BROLO marchese CORRADO, il quale scade d'ufficio e che può essere rieletto.

3° costituzione dell'uffizio di Sindacato e relative nomine a seconda delle disposizioni dell'art. 183 del nuovo Codice di commercio e degli art. 4 e 5 delle disposizioni transitorie per l'attuazione del medesimo;

4° autorizzazione al Consiglio di assumere la costruzione e l'esercizio delle linee Caserta-Cancello-Ottajano-Castellamare-Gragnano, con diramazione ai porti di Torre Annunziata e Castellamare.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni n. 95,236 con diritto a voti 1,729.

Intervennero all'Assemblea azionisti 118, con Azioni n. 78,588 e con diritto a voti 859.

L'Assemblea

approvò all'unanimità la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, il Bilancio consuntivo del 1882 e il preventivo del 1883.

Parimente all'unanimità, autorizzò il Consiglio ad assumere la costruzione e l'esercizio delle linee Caserta-Cancello Ottaiano Castellamare-Gragnano, con diramazione ai porti di Torre Annunziata e Castellamare.

Rielesse i sei Consiglieri uscenti di carica e rieleggibili, cioè i signori

BASTOGI conte PIETRO
BALDUINO comm. DOMENICO
BRAMBILLA PIETRO
ORSINI senatore TITO
LACAITA comm. GIACOMO
ALLIEVI comm. ANTONIO.

Elesse Consigliere d'amministrazione il generale barone RICASOLI VINCENZO, già eletto in sostituzione del defunto Consigliere ONETO FRANCESCO che scadeva in quest'anno.

Elesse Consiglieri d'amministrazione per le Calabro-Sicule i signori

LANCIA DI BROLO marchese CORRADO
FLORIO commendatore IGNAZIO.

Costituì l'ufficio di Sindacato, a seconda delle disposizioni dell'art. 183 del nuovo Codice di commercio e degli art. 4 e 5 delle disposizioni transitorie per l'attuazione del medesimo, deliberando che i Sindaci fossero tre, più due Supplenti, e che fossero assegnate all'ufficio di Sindacato predetto L. 3,000 in complesso.

Elesse a Sindaci i signori

PERI comm. CARLO
PERUZZI comm. COSIMO
NALDI cav. RAFFAELLO

ed a supplenti i signori

LUCHI cav. LORENZO
BORGHERI ALESSANDRO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 32).

Il *tunnel del S. Gottardo*, cioè il tronco Goeschenen-Airolo, è stato, come è noto, posto in esercizio il 1° gennaio. Il servizio e la costruzione ebbero innanzi tutto ad occuparsi per quest'opera, di alcuni lavori di compimento, ed in seguito dei lavori di ricostruzione divenuti necessarii per la difettosa esecuzione della muratura.

Fra i primi, menzioneremo il congiungimento della vôlta e dei piedritti, la muratura dei buchi per l'impalcatura, la pulizia delle nicchie ecc. Questi lavori s'incominciarono dall'Impresa fra il gennaio e il marzo e furono terminati in regia. In maggio ed in giugno fu demolito nella parte cattiva, 2770 a 2830 nord, il potente contrafforte di piedritti est, che sosteneva parimenti la vôlta ed era stato eseguito con cemento; in seguito si spalmò e si riparò il suolo in quel luogo. Tali operazioni diverse fecero scomparire le ultime vestigia delle impalcature e dei lavori per il consolidamento di questa cattiva parte divenuta celebre.

La parte dal 7525 al 7543 (18 metri), che succede immediatamente alla cattiva parte centrale (prof. 7484-7525 nord) si dovette intieramente ricostruire in seguito ai gravi guasti in essa verificatisi. La metà est della volta 7414-7420 nord era stata parimenti così danneggiata dai colpi di mina, ch'era urgente di rifarne la muratura distrutta. Questi lavori di ricostruzione sono stati compiuti in regia durante i mesi da gennaio a maggio.

Dal lato sud dovevasi pur procedere ad importanti lavori

di ricostruzione, cioè: nelle parti 743-752, 2699-2707 e 3734-3743. La prima, lunga 9 metri, ha dovuto essere intieramente rifatta ed ha presentato difficoltà abbastanza grandi, perchè lasciando posare la vôlta per lungo tempo sull'armamento, ne risultarono, durante la costruzione, delle deformazioni enormi, e nel corso dei lavori si produssero delle considerevoli filtrazioni d'acqua nella roccia disgregata.

Compiuti questi lavori dagli organi della Direzione tecnica, un nuovo esame delle murature del tunnel del S. Gottardo ebbe luogo, e specialmente di quelle della cattiva parte centrale. Dobbiamo riservarci di presentare la nostra relazione sul risultato di questo esame.

Diremo ora soltanto che si è decisa la ricostruzione degli anelli 736-766, 7474-7484, 7519-7525 e 7543-7549 nord, come pure il cambiamento del piedritto sinistro a 7537, e che si incominciarono immediatamente i lavori che si termineranno nel corso del 1883.

Come seguito alla nostra relazione del passato anno, dobbiamo farvi le comunicazioni seguenti, concernenti le nostre relazioni coll'Impresa Favre.

Al principio dell'anno 1882 assegnammo all'Impresa un rimborso di rimanenze per installazioni, ammontanti a franchi 5,584,080.70 più gli interessi a partire dal 15 ottobre 1881, facendole sapere ufficialmente che allo spirare del termine legale di 12 settimane, avremmo proceduto alla vendita dei titoli di cauzione. L'Impresa, avendo fatto opposizione, dovemmo intentare causa contro di essa.

Prima che la nostra domanda fosse rimessa al Tribunale federale, l'Impresa ci trasmise nel mese di marzo una lettera a stampa indirizzata al Consiglio federale, nella quale, dopo di avere ricordato alcune differenze precedenti fra di essa e la nostra Compagnia, pregava quell'Autorità di continuare i suoi buoni uffici di mediatrice fra le parti. « La Impresa del Gran Tunnel ha dunque l'onore di sottomettere all'Alto Consiglio federale l'idea di porre termine ad ogni conflitto, con una sentenza dell' Autorità superiore della Confederazione ». Come sapemmo più tardi, il Consiglio federale non ha dato corso a tale proposta.

Al 18 marzo presentammo la nostra domanda all' Alto Tribunale federale; eccone le conclusioni:

L'Impresa Favre riconoscerà e pagherà la nostra pretesa di franchi 5,584,080.70 più l'interesse al 5 0[0 dal 15 ottobre 1881 per rimanenze sulle installazioni, ciò sotto riserva di quanto potrà avere dai cuponi dei titoli di cauzione e della ripresa da parte nostra degli oggetti d' installazione;

La nostra Compagnia è autorizzata, per mettersi al coperto di questo credito e per quello che sarà necessario, a vendere i titoli di cauzione Favre, senz' essere obbligata a seguire le forme della legge lucernese sulla procedura per debiti. e senza l'intervento degli ufficiali di giustizia;

Eventualmente a pagarsi con questi titoli, in applicazione del § 37 della legge lucernese sulla procedura per debiti.

Prima che l'Impresa L. Favre avesse risposto alle nostre domande e formulato la sua riconvenzione, ebbero luogo nuovi tentativi d'accomodamento.

Da parecchio tempo desideravamo regolare la questione di sapere qual somma dovessimo pagare per gli oggetti d'installazione che ci sembravano rispondere ai bisogni della ferrovia del Gottardo e che per conseguenza volevamo riprendere all'Impresa. Rimettemmo a questa una lista di tali oggetti proponendole di farne stabilire il valore da due periti. L'Impresa accettò questa proposta con alcune riserve. Su domanda dell'Impresa, un abboccamento ebbe luogo il 3 maggio fra essa e noi. In tale occasione essa propose che le due parti dovessero pregare il Consiglio federale di risolvere tutti i punti di contestazione; perciò il Consiglio avrebbe nominato una Commissione composta di persone tecniche e di giureconsulti, che, dopo di avere scambiate corrispondenze fra le parti e riuniti i materiali necessarii, avrebbe dovuto presentargli un nuovo preavviso.

Dinnanzi a tale proposta, mantenemmo il punto di vista, al quale ci eravamo posti sin da principio, dichiarando che non volevamo togliere al suo giudice naturale e rimettere al Consiglio federale la soluzione di quella questione, e che non vi trattava che d'una piccola differenza fra le pretese delle parti, nella quale queste non avrebbero potuto accordarsi. Chiedemmo inoltre che l'Impresa precisasse esattamente la sua proposta e fissasse una volta le cifre positive delle sue pretese.

In questa conferenza e in un'altra che riunissi più tardi, ci prestammo pure volentieri al tentativo di regolare amichevolmente alcune differenze di natura piuttosto tecnica. Ed invero giungemmo ad accordarci sui tre punti che seguono:

1° Le due parti accettano la stima, fatta da periti, degli oggetti d'installazione, designati da noi come rispondenti ai nostri bisogni. I periti hanno fissato il prezzo degli oggetti, fra cui conviene citare la grande condotta di Goeschenen, quella della Tremola ad Airolo al letto del Chiesso, due gruppi di compressori a Goeschenen e le costruzioni ed i terreni inerenti a queste macchine, dei tubi per la canalizzazione dell'aria e dell'acqua nel gran tunnel ecc., ammontanti a franchi 330,000 in cifra rotonda, alla condizione che gli oggetti fossero nelle condizioni e nella quantità prescritte. Su tale oggetto l'Impresa fece frattanto riserva ch'ella avrebbe sostenuto, ove ne fosse il bisogno, dinnanzi ai tribunali, che la Compagnia del Gottardo è tenuta a riprendere ancora altri oggetti e terreni; per contro ha autorizzato la Direzione di disporre immediatamente degli oggetti valutati.

2° La lunghezza del tunnel — senza contare la galleria di direzione — è fissata a 14,893 metri.

3° L'indennità da accordarsi all'Impresa L. Favre per la non esecuzione della seconda via è fissata in fr. 70,000.

Non fu possibile, con nostro grande rincrescimento, di venire ad un accomodamento sulle altre questioni particolari.

In seguito l'Impresa precisò la sua proposta relativamente al procedimento da seguirsi dinnanzi al Consiglio federale e fissò la sua pretesa nella cifra approssimativa di 15 milioni di franchi. È inutile avvertire che in simili condizioni dovemmo rifiutarci ad ogni trattativa per un accomodamento.

Tuttavia l'Impresa si tenne per soddisfatta della nostra risposta negativa, e s'indirizzò, in data del 1° giugno, al Dipartimento delle ferrovie, pregandolo di convocare sotto la sua presidenza una conferenza delle parti. Invitati dal detto Dipartimento a manifestare la nostra opinione intorno a quella domanda, gli trasmettemmo la copia delle nostre lettere su tale oggetto all'Impresa, dichiarando che persistevamo sul punto di vista adottato nella corrispondenza. Non ricevemmo dipoi alcun avviso di convocazione ad una conferenza di simil genere.

I tentativi di accomodamento essendo tutti rimasti senza risultato, l'Impresa fece avere all'alto Tribunale federale la sua risposta alla nostra domanda. Questa scrittura non è solo una contestazione di alcuni punti della nostra domanda e un'esposizione dei diritti dell'Impresa a opporre compensazione, ma costituisce da sola una vera riconvenzione.

In primo luogo, in quanto riflette la nostra domanda, l'Impresa non ammette di dovere degli interessi moratorii, contesta la legittimità del sequestro della cauzione, attacca la forma con cui volemmo realizzare la cauzione, e chiede che la Compagnia del Gottardo sia tenuta a riprendere altri oggetti d'installazione oltre quelli sopra designati; infine protesta contro la detenzione dei cuponi dei titoli di cauzione.

In secondo luogo l'Impresa L. Favre fa valere i suoi reclami. Questa questione forma naturalmente la più importante del documento. Cominciando, l'Impresa cerca di affermare l'ammessibilità della compensazione. Quindi enumera le sue contropretese, l' ammontare delle quali si ripartisce secondo le categorie stabilite nella risposta della parte avversaria.

1. Differenza fra la situazione generale e le situazioni mensili . . . . ; . . Fr. 206,801.97

2. Saldi dovuti sulle cattive parti:

a) al km. 2,800 (valore al 15 ottobre 1881) . . Fr. 1,983,616.68

b) al km. 7,500 (valore al 1° gennaio 1882) . . » 200,600.94 » 2,184,217.62

Da riportare Fr. 2,391,019.59

Riporto Fr.	2,391,019 59
3. Per ripresa d'installazione. L'Impresa vuole che, astrazione fatta dell'accordo avvenuto fra essa e noi, e più sopra ricordato, riprendiamo ancora la totalità dei terreni d'installazione, sia a Goeschenen, che ad Airolo, e dà ad intendere che vi sarebbe così da pagare in tutto . . »	600,000.—
4. Per la non esecuzione della testa del tunnel a Goeschenen . . . . . . »	20,000.—
5 Per la non esecuzione della seconda via. L'Impresa dichiara che questo punto è regolato dall'ammontare di Fr. 70,000 (valore al 1° gennaio 1882) . . . . . »	70,000.—
6. Rivestimento di piedritti del 1° km. Goeschenen. (valore al 1° gennaio 1878) »	85,056 97
7. Rivestimento di piedritti al km. 1.090-1.170 e 1 525-1.800 (valore al 1 gennaio 1878) . . . . »	12,000.—
8 Per ostacoli frapposti al trasporto del *ballast* (valore al 1° gennaio 1882) . »	45,000.—
9. Indennità generali: una somma equivalente al 20 0[0 della situazione generale reclamata dall'Impresa, cioè di franchi 57,406,612.58, non compresi gli interessi (valore al 1° gennaio 1882) . . . . . »	11,481,322.50
Totale Fr.	14,704,399.06

senza gli interessi.

Senza volere entrare nei particolari, crediamo tuttavia di dovere rilevare almeno due punti della risposta della convenuta.

Mentre nella causa precedente, l'Impresa domandava dinnanzi agli arbitri una somma approssimativa di franchi 1,100,000 per soprappiù di spese alla cattiva parte del km. 2.800, fissa oggi la sua pretesa a Fr. 1,983 616 68, visto che le spese dette generali e costanti sarebbero di molto superiori a ciò che altre volte aveva calcolato, cioè del 48 0[0 del costo totale.

Le indennità generali raggiungono il 20 0[0 del prezzo totale del tunnel, cioè Fr. 11,481,322.50; in appoggio di questa pretesa, l'Impresa dà le seguenti ragioni:

a) ritardi frapposti alla fissazione dei tipi, ostilità dell'ingegnere in capo Helwag e de' suoi ingegneri (10 0[0 del costo totale);

b) conseguenze della crisi finanziaria (2 0[0);

c) casi imprevisti, parti cattive, insufficienza di studi, insufficienza della forza idraulica, temperatura eccezionalmente elevata ecc. (8 0[0).

La nostra replica, vale a dire la risposta alla riconvenzione dell'Impresa, è stata rimessa il 15 novembre al Tribunale federale.

É inutile dire che abbiamo contestato la pretesa tutta affatto esorbitante dell'Impresa, senza formulare tuttavia la nostra opposizione, indubitatamente ben fondata, all'ammessibilità di una compensazione; ci sembrava che nell'interesse della pronta soluzione della questione, bisognasse evitare, per quanto possibile, tutte le contestazioni di diritto dal punto di vista della forma. In conseguenza, fummo obbligati a completare la nostra domanda, affinchè tutti i punti controversi riferentisi al periodo di costruzione potessero essere regolati con una sola procedura. È perciò che noi comprendemmo nella nostra domanda primitiva le pretese di:

Fr. 2,745,000 per ritardo nel compimento del gran tunnel a tenore della Convenzione, più gli interessi al 5 0[0 della somma parziale corrispondente a partire dalla fine di ciascun mese dell'anno 1881;

» 500,000 per prestiti, più gli interessi al 5 0[0 di Fr. 200,000, a partire dal 9 giugno, di franchi 200,000 a partire dall'8 luglio, e di Fr. 100,000 a partire dal 9 settembre 1881.

Il seguito della questione non rientra nell'esercizio del 1882; speriamo di potere annunziarvi la fine della causa nella nostra prossima relazione annuale.

(*Continua*).

LA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE ROMANE

Il 6 corrente il Tribunale Civile e Correzionale di Firenze pubblicava la sentenza con cui ha decise le cinque cause promosse contro la Commissione liquidatrice della Società delle Strade ferrate Romane dai fondatori della Società *Pio Centrale*, la quale, mediante la fusione della *Pio Latina* fu l'antica Società generale delle Strade ferrate Romane, che poscia e pel trattato di fusione del 1864, compose assieme alle Società delle Livornesi, della Maremmana, e della Centrale Toscana, la Società delle Strade ferrate Romane, passata allo stato di liquidazione col 1° gennaio 1882.

Il Tribunale con detta sentenza, riunite le cinque cause decise nulla esser dovuto dalla detta Commissione e nulla competere ai signori cav. Luigi Maria Manzi, principe Ladislao Czartorisky e Consorti di lite, dependentemente dalla qualità che essi ebbero di fondatori della Società Pio Centrale, costituita cogli statuti del 4 agosto 1856, ed approvata dal Governo pontificio nel 16 detto; conseguentemente rigettò tutte le domande dai prenominati signori avanzate; dichiarò nulle e di niuno effetto le opposizioni tutte alla libera consegna nelle mani della prefata Commissione liquidatrice del prezzo del riscatto delle Strade ferrate Romane, quali opposizioni revocò pienamente, ed ordinò il pagamento del detto prezzo di riscatto a chi e come di ragione.

Rigettò pure tutte quante le domande dei fondatori della cessata Società generale delle Strade ferrate Romane, linea Pio Centrale, verso il Governo italiano.

La *Nazione* fa le seguenti considerazioni intorno alla sentenza del Tribunale di Firenze:

Nell'interesse di tutti gli azionisti noi dobbiamo congratularci colla Commissione di questo risultamento; e sopratutto per la pronuncia dell'unione dei processi in una sola causa.

Quanto al giudizio di merito a noi non ispetta punto dire una sola parola, stantechè trattasi di giudizio soggetto ad appello, ed il riserbo è imposto a tutti.

Ma quello che possiamo e dobbiamo constatare, si è che l'unico giudizio proferito sulle domande di tutti i fondatori pretendenti a toccare una parte del prezzo di riscatto va a determinare per la forza delle cose un acceleramento nella Liquidazione; perocchè oggimai gli azionisti non hanno più seria ragione per ritardare la presentazione dei loro titoli.

E quando sia definita di qualsiasi guisa la pendenza dei fondatori, viene liberato il prezzo di riscatto, ed allora la Commissione sarà in grado di disporre un primo riparto la cui aliquota sarà naturalmente maggiore o minore secondo il numero delle azioni presentate, fino al punto nel quale tale riparto avrà luogo.

Nè alla disposizione di un primo riparto può far ostacolo la pendenza della lite tra le varie categorie di Azioni, decisa dalla Corte d'Appello di Lucca in sede di rinvio.

Quando pel momento del primo riparto non fosse deciso sul Ricorso in Cassazione, che pare certo sarà fra breve presentato da alcuni trentennari, la Commissione dovrà bensì limitare la aliquota del primo riparto per lasciare ampli margini per tutte le eventualità possibili; ma, ripetiamo, il riparto è fattibile tosto definita la causa dei fondatori, e tostochè sieno presentate le Azioni in tanta

quantità, per cui la Commissione abbia in mano tanta parte del prezzo di riscatto da fare una sensibile congrua distribuzione.

Nel mentre per tutte queste ragioni crediamo nostro dovere di sollecitare i possessori alla presentazione dei loro titoli, nello stesso loro interesse crediamo necessario di pubblicare il testo dell'art. 4 dell'Atto addizionale della Convenzione di riscatto, il quale è così concepito:

« *Art.* 4. Che viene assegnato ai possessori delle azioni comuni, trentennarie e privilegiate, il termine di tre anni dalla promulgazione della legge di approvazione delle convenzioni del 17 novembre 1873 e del presente Atto addizionale, a presentare i loro titoli alla conversione; scorso il qual termine rimarranno a tutti gli effetti estinte le azioni non presentate. »

Questo termine di tre anni scade, per effetto della Convenzione 26 aprile 1879, col giorno 31 decembre 1884; per cui mancano soltanto 17 mesi, ed il tempo corre rapidamente.

Noi crediamo che il maggior numero dei possessori non abbia avuto occasione di leggere le convenzioni di riscatto e che quelli che pur l'hanno lette nel *Bollettino Ufficiale* tre anni fa, non rammentino il tenore del citato art. 4

Crediamo quindi che sia opera benemerita da parte nostra il rammentare il termine fatale di decadenza; e speriamo anzi che i nostri confratelli spontanei riproducano un simile salutare avvertimento, affinchè pervenga possibilmente a tutti gli interessati.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

I signori ingegneri L. Trevellini e cav. D. Carocci, in conformità all'autorizzazione avuta, hanno compilato e sottoposto al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per una linea ferroviaria da Frosinone ad Isola del Liri.

Secondo il detto progetto di massima, la nuova ferrovia avrebbe la lunghezza di m. 27,500, ed il relativo importo sarebbe valutato in L. 2,730,000, ossia poco più di L. 100,000 al chilometro.

Scopo della progettata ferrovia sarebbe quello di congiungere Roma con la valle superiore del Liri, mediante una linea più diretta e più breve di quella attuale, e di recare inoltre i benefici delle comunicazioni ferroviarie alle popolazioni del territorio compreso fra Frosinone ed Isola.

Per la linea di cui sopra sono proposte pendenze del 30 per mille e curve con raggio minimo di metri 100, e quindi si avranno condizioni molto difficili di esercizio.

><

Ci scrivono da Macerata che la Commissione governativa, nominata dal Ministero dei lavori pubblici (composta dell'ispettore del Genio civile comm. V. Schioppo e del R. Commissario tecnico per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule cav. F. Fossati) coll'incarico di riferire, dopo una visita locale, sulla convenienza di accogliere o meno le istanze presentate dagli interessati ad ottenere che sia prescelto per la linea Macerata-Albacina il tracciato continuo fra Piediripa-Macerata e Sforzacosta, ha presentato al Ministero predetto la propria relazione.

Se le nostre informazioni sono esatte, la Commissione predetta avrebbe ritenuto più conveniente il tracciato continuo, ad onta che la sua esecuzione richieda una maggiore spesa di qualche rilevanza, in confronto di quella che occorrerebbe per costruire una apposita diramazione su Macerata. Del resto questa maggiore spesa pare che sarà largamente compensata dalle minori spese di esercizio.

><

Abbiamo notizia da Campobasso che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali fa lavorare col massimo impegno lungo il tronco di ferrovia da Casacalenda a Campobasso della ferrovia Termoli-Campobasso, onde rendere possibile l'apertura del tronco stesso al pubblico esercizio entro il p. v. mese di settembre.

Per sollecitare il compimento dei movimenti di terra si lavora anche di notte colle torce; già si è incominciato lo spandimento della ghiaia pel primo strato di massicciata; e anche l'armamento procede con tutta l'attività possibile. Per i lavori di scavo delle gallerie tuttora da eseguire furono già presi i provvedimenti opportuni perchè vi sia impegnato il massimo della forza di mano d'opera che è possibile di utilizzare in consimile lavoro, onde dal ritardo di esso non venga ad essere procrastinata l'apertura all'esercizio della linea fino a Campobasso.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato per la parte che lo riguarda, con lievi osservazioni, le modificazioni delle tariffe speciali delle ferrovie Sarde.

><

Ci scrivono da Verona che quella Camera di commercio ed arti si è rivolta al Ministero di agricoltura, industria e commercio per interessarlo ad aiutare il traffico nazionale con una proporzionata riduzione delle nostre tariffe ferroviarie, onde così evitare che, a causa delle riduzioni di tariffa testè attuate in Austria, sia tolta la possibilità di spedire i nostri cereali nel Tirolo, che è stato fin qui uno dei mercati utilmente aperti al nostro commercio.

><

Nel termine di scadenza dei fatali per l'appalto del tronco dal Km. 18 ad Ascoli, della ferrovia Ascoli-San Benedetto (lunghezza m. 9833. importo di appalto L. 1,196,000) il sig. ing. Marazzi ha presentata la offerta di ribasso del ventesimo sulla somma del primo deliberamento. L'asta definitiva è fissata pel 17 del corrente mese.

><

In seguito alla ripetuta deserzione delle aste per l'appalto del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Bribano e Belluno della lunghezza di m. 12,741 e dell'importo a base d'asta di lire 1,617,000, l'appalto stesso venne aggiudicato a trattativa privata al sig. ing. Delorenzi, alle condizioni tutte del capitolato in base al quale furono esperimentate le aste, e senza alcun ribasso sulla somma di appalto.

><

Abbiamo da Bergamo che, durante lo scorso mese di luglio, i lavori di costruzione del tronco da Ber-

gamo ad Albino della ferrovia di 4ª categoria Bergamo-Ponte della Selva hanno ricevuto un conveniente sviluppo, massime nei movimenti di terra che poterono essere intrapresi su larga scala dopo che si sono potute esaurire amichevolmente le pratiche di espropriazione con quasi tutti i proprietari.

Anche la costruzione dei manufatti ha proceduto regolarmente e con discreta energia; ragione per cui procedendo di questo passo sarà possibile di portare a compimento quel tronco di ferrovia in periodo di tempo relativamente breve.

✂

Ci scrivono da Cuneo che il personale incaricato degli studi della nuova linea da Cuneo a Ventimiglia sta lavorando attivamente intorno ai rilievi di campagna occorrenti per la compilazione del progetto esecutivo del 4° tronco della linea medesima compreso fra Vernante e Limone. Si fanno inoltre studi opportuni per determinare quale tracciato sarà conveniente di seguire nel versante sud del colle di Tenda.

✂

Il Municipio di Costigliole (Saluzzo) rendendosi interprete dei sentimenti e dei bisogni di quella popolazione ha deliberato di far voti al Governo del Re per la sollecita esecuzione della linea ferroviaria Saluzzo-Cuneo e perchè sia data la preferenza al tracciato per Verzuolo, Costigliole e Busca.

✂

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha dato le disposizioni occorrenti perchè a cominciare da oggi (15) la Stazione di Casalbuttano, lungo la linea Treviglio-Cremona, venga abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per Milano e Treviglio.

✂

L'Amministrazione predetta, per invito avuto dal Ministero dei lavori pubblici, ha rinnovato ai servizi interessati le disposizioni già fatte perchè tanto le vetture che i carri siano sottoposti ad accurata pulizia.

✂

Dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo riceviamo una risposta all' articolo pubblicato nel n. 29 del *Monitore* intorno alle tariffe per le merci tra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo. Per la mancanza di tempo e di spazio, dobbiamo rimandarne la pubblicazione al prossimo numero.

✂

Dagli Ufficii tecnici governativi incaricati dello studio delle nuove linee complementari di ferrovie autorizzate colla legge 29 luglio 1879, sono stati presentati per approvazione al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti di appalto:

a) Tronco da Orsomarso a Casaletto, della linea Reggio-Castrocucco, lunghezza m. 12,850, importo di progetto L. 7,575,000, importo a base d'asta L. 7,190,000.

b) Tronco Nucetto-Riva Morsecco, della ferrovia Ceva-Ormea, lunghezza m. 11,950, importo di progetto lire 1,350,000.

c) Tronco Borgosesia-Varallo, della ferrovia Novara-Varallo, lunghezza m. 10,250, importo di progetto lire 2,600,000, importo di appalto L. 2,020,000.

d) Tronco dalla Dora Baltea a Palazzolo, della ferrovia Chivasso Casale, lunghezza m. 15,000, importo di progetto L. 1,420,000; importo di appalto L. 650,000.

e) Tronco Viterbo-Montefiascone, della ferrovia Viterbo-Attigliano, lunghezza m. 12,300, importo di progetto L. 1,550,000, importo di appalto L. 1,230,000.

Dei preindicati progetti daremo, come siamo soliti di fare, le principali informazioni tecniche nei prossimi numeri del *Monitore*.

✂

La Società delle Strade ferrate Meridionali durante lo scorso mese di luglio ha dato un considerevolissimo impulso ai lavori di costruzione della ferrovia da Aquila a Rieti pel tronco ancora da aprire all' esercizio fra Roccadicorno e Rieti.

L' ammontare approssimativo dei lavori eseguiti nel predetto mese di luglio ascese a circa L. 800,000, impiegando una forza media di operai n. 3360.

Il maggiore sviluppo lo ebbe la costruzione delle opere d' arte e delle gallerie. Del resto ha proseguito anche la posa dell' armamento, la quale è già fatta su 21 chilometri, non rimanendone in conseguenza da armare che chilometri 17 circa.

In sostanza, se la stagione continuerà a mantenersi buona, è indubitato che con qualche altro mese di lavoro si potrà inaugurare il pubblico servizio fino a Rieti.

✂

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 16,583.85 per acquisto di tubi bollitori di ottone.

Aggiudicò alla Ditta fratelli Fischer di Firenze, la fornitura di 15 mila tonnellate di combustibile.

Idem alla Ditta Phoenix di Laar la fornitura di 60 assi sciolti per locomotive.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane nelle sue adunanze del 7 e 8 agosto corrente, prendeva fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i seguenti lavori:

a) Per adattamento di locali nella Stazione di Livorno S. Marco.

b) Per modificare la tettoia dei treni alla Stazione di Orbetello.

c) Per chiusura delle linee della 4ª sezione.

d) Per ampliamento della Stazione di Terni.

e) Per lo spostamento della linea Asciano-Empoli, presso la frana del Piano.

f) Per prolungamento di binarii alla Stazione di Torrita.

g) Per ampliamento del servizio merci alla Stazione di Narni.

2° Approvava l' acquisto di ghiaia, pietrisco, materiali per muretti a secco, macchine, utensili, legname di pioppo, fanali per deviatoi, e tubi bollitori d' ottone.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie. — Per aderire al desiderio espressoci dall'on. A. Baccarini, pubblichiamo la seguente lettera, dallo stesso indirizzata al direttore della *Libertà*:

Roma, 6 agosto.

Caro Arbib,

Annunciando nella *Libertà* l'apertura all'esercizio dell'ultimo tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, non che la prossima di quel che manca al compimento della Campobasso-Termoli e rendendo anche a me un po' di giustizia, di che ti ringrazio, soggiungi con verità:

« Ma fu merito altresì della Società delle Meridionali di aver costrutto le due linee con maravigliosa sollecitudine ».

E seguiti:

« Questo esempio dovrebbe pur servire a qualche cosa; e persuadere tutti che se davvero si vogliono costruire le ferrovie con una celerità almeno relativa, bisogna affidare la costruzione a potenti e rispettabili Società industriali, per le quali è agevole il capitale necessario, e che non hanno nel lavoro le pastoie, onde è necessariamente inceppata l'azione governativa ».

Ora io mi permetto di farti semplicemente osservare che *con celerità non minore* furono costruite *a mio tempo per conto diretto dello Stato*, ed aperte all'esercizio la *Caldare-Canicattì*, la *Valle Lunga* (esclusa la galleria di sei chilometri anch'essa oramai compiuta), la *Stradella-Broni-Pavia-Mortara-Vercelli*, la *Novara-Pino* ed altre che tralascio.

La costruzione delle ferrovie sia per mezzo di Società concessionarie, sia per mezzo di Società appaltatrici è egualmente affidata all'*industria privata* e la celerità relativa dipende da questa sola condizione, *sine qua non*, con qualunque sistema:

Che il tempo tecnico sia commisurato al tempo finanziario.

Sei savio e intendi me' che io non ragioni.

Se l'Italia dal 19 al 20 maggio è già diventata tanto ricca da potersi dare il lusso di compiere in tre o quattro anni, anzichè in dieci, la sua rete ferroviaria complementare, anch'io batterò le mani. Finora si è detto che era uno sforzo impiegarvi annualmente 60 milioni: che diranno i brontoloni di finanza (e badiamo che non abbiano ragione), volendo spenderne tre volte tanto? Qui sta tutta la questione; chè quanto a sistemi io già ho provato coi fatti di adottare nei singoli casi quelli che mi parvero più convenienti, e sono tali soltanto, a mio debole avviso, *quando non costano non necessari sacrifizi e non costituiscono ingiustificabili monopolii.*

E termino anch'io, come termina il tuo articolo: « Un più lungo discorso oggi su questo argomento sarebbe fuori di posto; ma quando sarà tempo vi torneremo e lo tratteremo a fondo ».

Una stretta di mano dal tuo

Affezionatissimo amico
A. BACCARINI.

Ferrovia Oulx-Briançon. — Abbiamo già annunziato che il Consiglio comunale e la Deputazione provinciale di Torino stanziarono L. 12,000 ciascuna per lo studio della ferrovia sistema Fell, da Oulx a Briançon. — Ora l'ing. Tommaso Agudio ha indirizzato la seguente lettera al presidente del Consiglio provinciale di Torino:

« Lo scrivente ebbe testè l'onore di rivolgere una sua domanda all'on. presidente del Consiglio comunale perchè volesse far estendere il concorso per gli studi della linea del Monginevra ai due sistemi Fell ed Agudio.

« Egli colla presente rinnova la medesima mozione presso l'on. Consiglio provinciale, chiedendo pure che l'eventuale decisione del Consiglio in suo riguardo, abbia ad essere subordinata al giudizio di una Commissione tecnica per pronunciarsi sui seguenti punti, cioè:

« 1. Se sia ben accertato che il sistema Agudio possa trainare, sopra pendenze quattro volte maggiori, il massimo convoglio del sistema Fell colla medesima velocità;

« 2. Se questa maggiore attitudine del sistema Agudio permetta, nel caso attuale del Monginevra, di concentrare le forti pendenze allo stretto valico della montagna, sopra un breve tratto di 7 ad 8 chilometri, con due piani inclinati a contropendenza analoghi a questo di Soperga, lasciando il servizio dei tronchi d'accesso alle ordinarie locomotive;

« 3. Se questa vantaggiosa disposizione del tracciato dia veramente un raccorciamento di quasi la metà della lunghezza della linea con relativa diminuzione della spesa di costruzione;

« 4. Se sia facile l'installazione di un potente motore idraulico su ciascuno dei versanti, onde poter effettuare economicamente i trasporti;

« 5. Se il sistema Fell possa, come il sistema Agudio, assicurare la regolarità del servizio nella cattiva stagione colla costruzione di una galleria artificiale completamente chiusa e scevra dell'inconveniente del fumo;

« 6. Se il minor costo della linea, e l'economia nell'esercizio col sistema Agudio possano indurre tale depressione nei prezzi dei trasporti da soddisfare le esigenze del commercio;

« 7. Infine se il buon prezzo e la regolarità del servizio siano accompagnati dalla speditezza dei trasporti.

« Queste, a mio avviso, dovrebbero essere, onorevolissimo signor presidente, le basi di un rigoroso confronto per la scelta del sistema da applicarsi su cui ne verrà la massima luce all'apertura della linea di Soperga, ove i tecnici non solo, ma il Governo ed il pubblico potranno essere edotti a segno di addivenire ad una pronta soluzione del problema.

« Lo scrivente, memore del cospicuo premio di lire 20,000 che il Consiglio provinciale accordava al completo successo del suo esperimento al Moncenisio in concorrenza al sistema Fell, confida che quell'incoraggiamento gli sarà arra di nuovo successo ad onore dell'arte italiana e a grande beneficio degli interessi materiali e morali della città e provincia di Torino, mentre col massimo rispetto ha l'onore di essere

« Di V. S. Ill.ma
« *Devotissimo*
« Ing. T. AGUDIO.

« Torino, 12 agosto 1883 ».

Ferrovia Genova-Piacenza — L'on. Depretis inviò questa lettera al sindaco di Bobbio:

Preg.mo sig. Sindaco,

« Persuaso che la ferrovia Genova-Piacenza per Bobbio, mentre gioverà all'interesse generale dello Stato, tornerà non meno utile all'interesse particolare del Comune di Bobbio, non mancherò d'interessarmi perchè la detta ferrovia formi parte speciale degli studii che il Governo è autorizzato a fare eseguire delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879.

« Con questa assicurazione, gradisca egregio sig. Sindaco, l'espressione della mia perfetta considerazione ed osservanza.

« *Firmato*: Dev.mo DEPRETIS ».

Ferrovia Carmagnola-Bra. — Il 28 agosto, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Cuneo, avranno luogo le aste per i due seguenti definitivi appalti:

1. Provvista di 23,200 traversine e mc. 23.20 di pezzi speciali in legname per l'armamento della ferrovia Carmagnola-Bra. L'importo è ridotto a L. 128,957.67. La cauzione provvisoria è di L. 7,500; la definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

2. Lavori di trasporto dai luoghi di deposito e collocamento in opera dei materiali e ferri d'armamento occorrenti alla linea Carmagnola-Bra. L'importo è ridotto a lire 59,940. La cauzione provvisoria è di L. 3,600; la definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

Ferrovia Napoli-Nola-Bajano. — Per la ferrovia a sezione ridotta Napoli-Nola-Baiano occorre la fornitura:

1. di numero 38,800 eclisse o ganasce di acciaio Bessemer per armare le rotaie Vignole, del peso complessivo di tonnellate 110.88;

2 di numero 50,000 chiavarde o bolloni del peso complessivo di tonnellate 12.50;

3. di numero 220,000 arpioni o chiodi del peso complessivo di tonnellate 55.

Il prezzo per le ganasce è di lire 148 per ogni tonnellata, di lire 330 per le chiavarde e di lire 272 per gli arpioni e chiodi: il tutto reso in Napoli, e sdaziato al porto di Napoli o alla Stazione centrale.

I pagamenti saranno fatti dopo 15 giorni in ragione del 75 0[0 di ciascuna consegna. La consegna è divisa in tre scadenze: la prima a 30 settembre prossimo, la seconda a 30 novembre e la terza a 30 gennaio 1884.

L'asta sarà tenuta alle ore 10 del mattino del giorno 20 agosto corrente presso il signor notaio certificatore Reale Francesco Scotti d'Uccio, nel suo studio in Napoli, via Roma, 228, dove è depositato il Capitolato d'oneri che è visibile tutti i giorni. — I fatali scadono il 25 del corrente agosto.

Ferrovia Frosinone-Alatri. — Il Consiglio comunale di Alatri ha deliberato di promuovere la costituzione di un Consorzio fra i comuni di Alatri, Frosinone, Veroli, Fumone, Collepardo, Trivigliano, Torre-Cajetani, Vico Laziale, Guarcino, Anticoli, Trevi, Filettino, Acuto, Piglio, Serrone, Pagliano, Agile, Ponza, Bojale, Olevano, Penne, Subiaco, Vallepietra, Civitella, Rocca S Stefano, Pisoniano, S. Vito, Capranica, Rocca di Cave, Cave, Genazzano, Castel S. Pietro, Zagarolo, Gallicano, Palestrina, e Provincia di Roma, all'oggetto di ottenere dal Regio Governo la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia lungo la strada Prenestina da Frosinone a Palestrina per Alatri secondo le norme e previsioni dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, e quindi poi provvedere alla costruzione medesima e relativo esercizio nel più breve tempo possibile, ed in ogni caso entro un tempo non maggiore di 15 anni.

Ferrovie venete. — Il 6 corr. ebbe luogo in Treviso l'assemblea consorziale ferroviaria, in cui venne data comunicazione della Convenzione conclusa colla Banca Nazionale per la gestione e custodia, e si deliberò il Preventivo 1884.

Ferrovia Portogruaro-Gemona. — Togliamo dalla *Patria del Friuli*, in data di Udine, 11:

Con lunga e riccamente documentata Relazione, relatore il cav. Milanese, la nostra Deputazione provinciale viene a proporre al Consiglio il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, preso atto delle comunicazioni avute, autorizza la Deputazione a chiedere ed ottenere dalla Cassa depositi e prestiti o da qualche altro istituto di credito, colle norme di legge e dei regolamenti in vigore per la Cassa depositi e prestiti, se colla stessa sarà effettuato il mutuo, le somme necessarie a pagare allo Stato il concorso alla costruzione della ferrovia di Portogruaro per Casarsa Spilimbergo a Gemona, nella misura del 5.50 del costo totale di costruzione e come fu stabilito dalla Convenzione colla Provincia di Venezia 17 aprile 1882, approvata dal Consiglio provinciale di Udine con deliberazione presa nella seduta del 29 aprile 1882, e dal Consiglio provinciale di Venezia con deliberazione 19 giugno 1882 — e ciò di mano in mano che avrà luogo la costruzione, e che i relativi pagamenti saranno ordinati dal Governo, valendosi di un terzo del concorso della Provincia a carico dei Comuni direttamente interessati nella suddetta ferrovia, nelle proporzioni per ciaschedun Comune, che saranno assegnate dalla Deputazione provinciale secondo il disposto dell'articolo 7 della legge 30 giugno 1879 ».

Ferrovia Belluno-Bribano. — Leggiamo nella *Provincia di Belluno*:

Finalmente l'asta per i lavori del tronco Belluno-Bribano, ha avuto buon esito. Venne prodotta sabato a Roma una offerta privata dall'ing. signor De Lorenzi; l'offerta fu accettata, e il Ministero telegrafava alla Prefettura di Belluno, che tra giorni si stipulerà il relativo contratto. La offerta dell'ing. De Lorenzi è per conto della Ditta Trezza. (V. *Informazioni*).

Ferrovie Lecco-Colico e Colico-Sondrio. — Leggiamo nell'*Eco della Provincia* di Sondrio del 9 corr.:

Il comm. Borgnini, ispettore centrale membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha visitato nei giorni di lunedì e martedì scorsi le linee Lecco-Colico e Colico-Sondrio, studiando accuratamente i progetti e le varianti possibili, col concorso dell'ing. capo direttore delle ferrovie, dell'ing. Vanossi, capo-sezione e dell'ingegnere Paravicini, delegato del Consiglio provinciale.

Mercoledì mattina il comm. Borgnini intervenne gentilmente, coll'ing. capo, ad un'apposita riunione della Deputazione provinciale, che desiderava avere da lui schiarimenti e informazioni intorno agli affari deferiti alla sua ispezione.

Crediamo di sapere che la Deputazione provinciale è stata in ogni parte soddisfatta delle dichiarazioni espresse dal Borgnini, che sembra interamente persuaso della importanza e ragionevolezza dei desideri manifestati dalle rappresentanze della provincia, così riguardo ai miglioramenti tecnici da introdursi nel tracciato Lecco-Colico, come riguardo ad una maggiore sollecitudine nella costruzione di entrambe le linee.

L'egregio ispettore è partito da Sondrio oggi stesso, giovedì, per visitare minutamente il tronco Colico-Chiavenna. La Deputazione povinciale avrebbe anche desiderato che percorresse la linea Sondrio-Tirano e gliene ha fatta la proposta; ma il comm. Borgnini, stretto dal tempo e dalle incombenze precise della sua ispezione, s'è mostrato spiacente di dover differire ad altra occasione una visita ai distretti superiori della provincia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Un dispaccio da Ginevra al *Daily News* assicura che il Governo Germanico è assai malcontento della direzione della ferrovia del Gottardo.

Esso si lagna che, quantunque la Germania e l'Italia abbiano contribuito nelle spese più assai che la Svizzera, detta linea, sotto il controllo del Consiglio Federale, è esercitata ad esclusivo vantaggio degli interessi della Svizzera.

Il progetto di un treno rapidissimo da Basilea a Milano non potè mettersi in atto perchè il dipartimento delle ferrovie Svizzere insisteva che il medesimo si fermasse a Brunnen, e perchè la tariffa delle merci si tenesse a prezzi elevati.

Dette lagnanze, aggiunge il giornale inglese, non sono prive di fondamento, e probabilmente si avrà una qualche modificazione nell'esercizio di detta linea.

— Il gran tunnel del Gottardo è ora completamente disposto a doppio binario e da alcune settimane sei convogli si incrociano nello stesso, fra cui il diretto di mezzogiorno. Anche la stazione di Göschenen è stata completata.

Ferrovie svizzere. — Telegrafano al *Secolo* da Losanna, 10 corrente:

A Montreux, sul lago di Ginevra, venne inaugurata una ferrovia simile a quella della montagna del Righi nel cantone di Vaud, sistema Agudio-Riggembach, pendenza 57 per cento, massima finora conosciuta.

L'inaugurazione è riuscita perfettamente, senza nessun incidente, benchè funzionasse soltanto un freno ordinario.

La popolazione applaudì con entusiasmo alla bellissima vittoria della scienza alleata col lavoro.

— La *Gazzetta Ticinese* dell'11 corrente scrive:

Jeri venne firmato il contratto fra la Direzione della Navigazione e delle ferrovie per il lago di Lugano, e la casa Bell di Kriens (Lucerna) per la fornitura e montatura dei ponti e travature in ferro per i tronchi ferroviari Porlezza-Menaggio e Ponte-Tresa-Luino. La montatura dovrà essere terminata entro il 1° febbraio 1884.

Ferrovie francesi. -- Recentemente furono promulgate le leggi aventi per iscopo:

Di autorizzare il Ministro dei lavori pubblici ad assicurare l'esercizio provvisorio delle diverse linee ferroviarie costruite dallo Stato e non concesse, fra le quali notiamo quelle da l'Etang la Ville a Saint Cloud, Besancon alla frontiera svizzera con diramazione a Lods; Trigueres a Clamcy; Toucy Moulins a Gien (sezione della linea da Auxerre a Gien) Montauban a Cahors (sezione della linea da Montauban a Brives); raccordamento a Pontorson, delle linee da San Lò a Lamballe e da Fougéres alla baia di Mont Saint Michel;

La dichiarazione di utilità pubblica d'una ferrovia di interesse locale da Estrées Saint Denis a Froissy.

— Il *Journal Officiel* ha pubblicato i due decreti seguenti: 1° Decreto approvante la Convenzione stipulata il 4 agosto 1883 fra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia della ferrovia da Parigi ad Orléans, per l'esercizio provvisorio delle ferrovie da Argent a Beaune-la-Rolande, da

Blois a Romorantin, da Vieilleville a Bourganeuf, da Montauban a Calais, da Quimper a Douarneez e da Quimper a Pont-l'Abbé. — 2° Decreto recante che la diramazione su Moncontour, della linea da Niort a Montreuil-Bellay e le ferrovie da Saint Laurent de la Prèe alla Point-de-la-Fumèe e da Eymoutiers a Meyenac saranno, a datare da un giorno a fissarsi con decisione ministeriale, e fino a nuovo ordine, esercite dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alle condizioni determinate colla legge 4 agosto 1883.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio la parte della ferrovia da Saint Laurent de la Prèe al forte d'Enet, compreso fra Saint Laurent de la Prèe e la Pointe de la Fumèe.

Lo stesso Ministro ha autorizzato la Compagnia della ferrovia da Parigi ad Orléans ad aprire all'esercizio la ferrovia da Vieilleville a Bourganeuf, appena siano compiute alcune opere accessorie.

Ferrovie tedesche. — Nei giorni 31 luglio e 1 agosto si adunò a Vienna l'assemblea generale annuale delle amministrazioni ferroviarie appartenenti alla *Società delle Amministrazioni delle ferrovie tedesche*, società prosperissima che per la sua estensione ha autorità decisiva in tutti gli affari ferroviari dell'Europa centrale. Fondata nel 1848 da alcune ferrovie prussiane contava nel 1850 pochi soci con una rete ferroviaria di 4843 kilom. Alla fine del 1881 erano di sua pertinenza 98 amministrazioni con 57,388 kilometri, i quali oggi sono ascesi a un numero ancora maggiore, comprendendo tutte le ferrovie della Germania, dell'Austria Ungheria e dell'Olanda, la maggior parte delle ferrovie belghe e una parte considerevole delle ferrovie russe e rumene. Alla fine del 1881 lavoravano nelle 98 amministrazioni della Società 192,894 impiegati e 256,423 operaj mentre il capitale di fondazione era di L. 19,271,844,675. Perciò questa Società non ha confronti nel mondo commerciale e può dirsi che sia l'opera più grandiosa che il secolo decimonono abbia prodotto sul continente, in genere di associazioni.

Presidente dell'assemblea generale era il signor Simon, consigliere di stato e membro della direzione della ferrovia Berlino-Amburgo.

— La questione della ferrovia metropolitana é entrata in una crise decisiva.

Quando il Governo austriaco conferì ai signori Fogerly e Bunten la concessione per la suddetta ferrovia, li obbligò a presentare fino al 25 luglio decorso la somma di 10 milioni di lire in contanti, e di 15 milioni in sottoscrizioni, condizione che gli impresari non hanno potuto adempiere scusandosi colla posizione generalmente peggiorata dei mercati di danaro della Francia e dell'Inghilterra, e chiedendo al Ministero del commercio una proroga di sei mesi Decorsi questi, promettono di presentare in contanti non solo i 10 milioni ma ancora una gran parte del resto del capitale di costruzione e di incominciare immediatamente i lavori.

Ferrovie prussiane. — La regia direzione delle ferrovie nell'Hannover ebbe ordine di fare gli studi tecnici preliminari per una ferrovia che, partendo da Hagenow, in direzione di Oldesloe, venga a congiungersi in punto a determinarsi alla ferrovia Lauenburg-Oldesloe. La costruzione di quest'ultima fu già approvata ed ordinata con legge del 21 maggio a. c.

Ferrovie americane. — Verrà costruita una nuova linea ferroviaria da Chicago a Nuova-York, con diramazioni a Boston, Filadelfia ed altre città orientali degli Stati Uniti.

Questa nuova linea ridurrà la distanza fra Nuova-York e Chicago a 914 miglia, mentre che la ferrovia di Pensilvania, la più breve fino ad ora esistente è lunga 920 miglia.

Tramways elettrici. — Scrivesi da Parigi al *Daily Telegraph*, in data del 4 agosto:

Un'esperienza fatta oggi doterà Parigi di un'altra superiorità. Da qualche tempo erano state avviate delle trattative tra la *French electrical Power storage Company* e la *Compagnie générale des omnibus*, allo scopo di sostituire la trazione coll'elettricità alla trazione a cavalli. Si è dimostrata oggi la superiorità di questa sostituzione.

Alle ore 5 una delle vetture ordinarie dei tramways della Compagnia degli omnibus, senza alcuna disposizione, nè preparazione speciale, veniva condotta sulla Piazza della Concordia.

Vi si è applicata la forza motrice, che è l'elettricità raccolta negli accumulatori Faure. Questi sono posti sotto i predellini, sollevati a questo scopo; il loro peso totale è di due tonnellate e mezzo. La vettura è rischiarata nell'interno e alll'esterno da luce elettrica.

Per ben constatare l'importanza di questa prova, avevano preso posto nel veicolo i signori Cochery, ministro delle poste e telegrafi, Ferdinando di Lesseps, Rouvier e molti altri ingegneri.

Dopo un percorso di 500 metri nell'Avenue dei Campi Elisi, il *tramway* elettrico è ritornato — manovrando con una rapidità straordinaria — alla Piazza della Concordia. Là si sono fermati un istante per far discendere un certo numero di viaggiatori, potendo il peso degli accumulatori unito a quello delle persone, far incurvare le molle del veicolo. Questo inconveniente sarà facilmente evitato con delle vetture costruite espressamente per questo servizio.

Ciò fatto, il *tramway* ha ripigliato la sua corsa sulle ruotaie del Cours-la-Reine, dirigendosi con rapidità al Trocadero, lungo il *quai* della *Conférance*. La velocità era certamente di non meno di 11 miglia all'ora.

In Piazza Alma altro dietro fronte; la carrozza avviossi velocemente nella direzione del Pont-Royal.

L'esperimento aveva avuto dappertutto un pieno successo.

Si progetta di fare una linea di *tramways* elettrici da Parigi a Versailles, ed il relativo contratto sta per essere firmato.

Dopo una simile prova non sussiste più alcuna obbiezione di quelle che si sono potute opporre a questo sistema di trazione, ed i vantaggi ch'esso presenta rimangono soli a persuadere tutti. Una considerazione di primo ordine esiste in questo particolare, ed è che il costo della traziono ad elettricità è della metà inferiore a quello della trazione a cavalli.

Disastro in America — Sulla linea tra Rochester e Cavlton, in America, narra il *Progresso Italo-Americano*, avvenne un terribile scontro. Quando il treno correva colla massima velocità, il macchinista si accorse che un vagone isolato gli sbarrava la via. Serrò immediatamente i freni, ma non potè evitare lo scontro, nel quale il macchinista stesso fu la prima vittima. Si chiese soccorso a Charlotte distante 25 miglia, e accorse un treno celere coi relativi soccorsi. La scena fu commoventissima per le grida ed i gemiti dei morenti. Si trovarono 14 cadaveri, di cui 10 si identificarono, molti sono i feriti.

Notizie Diverse

Onorificenza — Con decreto del 26 luglio il presidente della Repubblica francese ha nominato commendatore della Legione di onore il comm. Valsecchi, direttore generale delle ferrovie, per le benemerenze acquistatesi nell'agevolare e migliorare, in materia di ferrovie, le relazioni tra la Francia e l'Italia.

Facciamo le nostre sincere congratulazioni all'egregio comm. Valsecchi.

Le baracche di Casamicciola — Togliamo dal *Pungolo* di Napoli:

Le baracche in legno che si stanno costruendo a Casamicciola dal sig. ing. Isidoro Martorelli sono eseguite in seguito ad accordi presi fra il ministro Genala ed il comm. ing. Alfredo Cottrau, amministratore delegato dell'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche.

Il sig. Cottrau non avendo potuto recarsi di persona a

Casamicciola — perchè da circa un mese a letto con febbre — ha mandato in sua vece il sig. Martorelli, direttore, dei lavori delle officine di Castellamare dell' impresa medesima.

Le baracche sono eseguite, per ora, da operai di queste ultime officine; ma fra giorni, giungeranno a Casamicciola degli operai *specialisti* dalle altre officine della suddetta impresa, in Savona.

Beninteso, l' impresa Cottrau esegue questi lavori a prezzo di costo, ed anzi ci rimette; perchè per essa è un grave danno la prolungata assenza da Castellamare del sig. Martorelli e di molti bravi operai.

— Il sig. ing. A. Cottrau scrive al *Piccolo* di Napoli una lettera in cui dice che le baracche, ora in costruzione ad Ischia, non saranno buone a niente fra due, tre o quattro anni, se non altro perchè le colonne saranno certamente infracidite. Egli crede che per ora si dovrebbe elevare ricoveri provvisori, costruendo poi case di ferro identiche a quelle che gli inglesi adoperano per tutte le loro colonie e che sono solidissime ed economicissime.

— A proposito di Casamicciola, rileviamo da un telegramma della *Stefani*, del 5 corrente, che l' on. ministro Genala ha ricevuto dal conte di Dienheim Brochocki, ingegnere dimorante a Roma, L. 5000 da distribuirsi agli operai che più si distinsero e soffersero nel prestare la loro opera pel salvamento delle vittime d' Ischia. Tale somma era stata generosamente messa a disposizione del conte dalla sua Società metallurgica delle acciaierie di Bochuum in Vestfalia.

— La *Ditta Aciéries du Rhin* a Ruhrort (Prussia Renana) ha offerto per lo stesso scopo L. 5000, che ha fatto rimettere all' ambasciatore d' Italia a Berlino, pregandolo di farla giungere a destinazione.

Costituzione di Società — La Società per la costruzione dei vagoni ed altri veicoli, di cui si erano posti a capo l' ing. Finocchio ed il sig. Bisso, si è regolarmente costituita in Genova con la sottoscrizione di tutto il suo capitale. Essa ha comperato nei pressi di Rivarolo il fabbricato ed i terreni che appartenevano alla cessata Società enologica, e non tarderà a cominciare i suoi lavori.

Ufficii telegrafici — Il 5 corrente in Colle San Vito (prov. di Foggia) ed il 7 corr. a Trecastagne (prov. di Catania) furono aperti Ufficii telegrafici governativi al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale — L' Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna, annunzia che le tasse dei telegrammi per gli Uffici del Chilì (America Meridionale) sono ridotte a L. 15.85 per parola, a partire da Brest, per via Galveston, che viene così ad essere la meno costosa per quella destinazione.

Detto Ufficio avvisa pure che la sovratassa postale dei telegrammi per tutte le località della China non servite dal telegrafo è portata a L. 2.20 per telegramma.

Un manifesto eloquente — I possessori di biglietti della Lotteria di Verona entrano alfine nel quarto d' ora solenne; quello che, col responso dell'urna, deciderà chi, fra i compratori di questi biglietti debba, per un semplice responso dell' urna, convertirsi in capitalista

L' avviso, or ora comparso, del municipio di Verona, col quale si notifica che la ditta fratelli Casareto di Francesco, incaricata dell' emissione generale, ha ormai soddisfatto per intero al pagamento dei diritti governativi, e che l'emissione ancor disponibile resta ridotta attualmente a 1,250,000 biglietti, sulla totalità di 5,000,000 che costituiscono l' emissione, viene ad allargar tanto di cuore ai possessori di biglietti, che si trovano alfine alla vigilia del sorteggio.

Quest' avviso viene inoltre, in buon punto, a scuotere gli ultimi tardigradi, i compratori dell' ora estrema, che ormai si persuaderanno non esservi davvero più tempo da perdere per chi voglia far acquisto di biglietti; tanto meglio poi per chi li desideri in modo condizionato, cioè a centinai completi, oppure delle cinque categorie, a numeri corrispondenti, per concorrere alla vincita di mezzo milione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana nei valori ferroviarii non si diede luogo a transazioni che per riguardo alle Azioni meridionali a 478.50 a 480; per le Obbligazioni relative a 275 e 275.50; queste sostenute specialmente per essere state ammesse alla quota della Borsa di Berlino.

Le Palermo-Trapani, oro, diedero luogo a scambi al prezzo di 290; le altre di seconda emissione a 268. Le Azioni Romane richieste a 133.

La Borsa di Parigi negoziò le azioni Lombarde a 353.75; le Obbligazioni a 294.75 e a 296; le Vittorio Emanuele a 296; le azioni Ferrovie Romane a 130.

CONVOCAZIONI

Banca Nazionale — Il 23 settembre p. v., adunanza generale degli azionisti per la sede di Venezia, per la rinnovazione parziale del Consiglio di reggenza di detta sede.

Cassa di sovvenzione per imprese in Genova — Il 28 agosto, nella sede della Società, assemblea generale straordinaria, per la nomina di un consigliere d'amministrazione, in surroga di altro defunto.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione d' artiglieria dell' Arsenale di costruzioni in Torino (22 agosto). Provvista di kg. 10,920 di ferro in verghe diverse. Importo L. 5460. Deposito L. 600. Consegna entro giorni 40. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Municipio di Ravenna (22 agosto). — Fornitura del materiale di breccia, lapillo, sabbia, paracarri, e dei lavori occorrenti alla manutenzione delle strade del 6° compartimento nel quinquennio 1884-1888. Importo L. 23,422.96. Dep. provvisorio L. 3500; defin. eguale al doppio decimo del prezzo annuo di aggiudicazione.

Prefettura di Mantova (22 agosto). -- Lavori di difesa frontale della tratta superiore del Froldo Brede sull' argine destro di Po, fra i segnali 171 e 177, in comune di S. Benedetto Po, da compiersi entro 80 giorni. Importo ridotto lire 80,706.92. Deposito provvisorio L. 4250; definitivo eguale al decimo del prezzo di delibera.

Municipio di Pozzuoli (23 agosto). -- Opere occorrenti alla costruzione di un edificio scolastico da terminarsi entro due anni. Importo L. 109,112.35, così ribassato nell' asta precedente. Dep. defin. L. 13,000.

Prefettura di Mantova (fat. 23 agosto). — Lavori di costruzione di una sottobanca con sottoposto diaframma a sinistra di Po, fra i segnali di guardia 247 e 248, in comune di Sustinente da compiersi entro 100 giorni. Importo L. 54,514, così ridotto nell' asta precedente. Dep. prov. L. 3000, definitivo L. 6000.

Amministrazione provinciale di Cosenza (fat. 24 agosto). — Lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale, tronco dalla Taverna Caracciolo al Ponte Muccone, della lunghezza di m. 8665.70. Importo L. 7705.70, così ribassato nella precedente asta.

Direzione delle costruzioni del Dipartimento marittimo di Napoli (2°). (25 agosto. Esp. def.). — Provvista alla R. Marina di tubi di rame, ferro e piombo per la somma di lire 188,431.33, così ridotta nelle aste precedenti. Dep. L. 20,000. Le offerte si faranno al Ministero della Marina e alle Direzioni delle costruzioni dei dipartimenti marittimi di Spezia, Napoli e Venezia.

Prefettura di Campobasso. (27 agosto. Esp. def.). — Opere e provviste occorrenti per la costruzione delle due spalle e

relativi muri di accompagnamento e della pila in muratura a sostegno della travata metallica progettata pel passaggio del fiume Biferno in servizio della strada obbligatoria per Montagano e Limosano, da compiersi entro due anni. Importo lire 72,720; così ribassato nelle aste precedenti. Dep. provv. lire 4,000; defin. L. 8,000.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (fat. 29 agosto). — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 6° tratto della strada provinciale di 1ª serie n. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compresa fra il cancello di Lena e la Cappella di Bisaccia, lungo m. 9,838.91. Importo ridotto a L. 253,443.79.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

30ª Settimana. — *Dal 23 al 29 luglio* 1883

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,598.00	480,354.35	300.60
Settimana corrisp. nel 1882.	1,575.00	461,079.75	292.75
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 23.00	+ 19,274.60	+ 7,85
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,595.36	13,849,115.02	8,680.87
Introiti corrisp. nel 1882	1,529.19	13,207,459.12	8,636.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 66.17	+ 641,655.90	+ 43.97
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1883.	1,277.—	215,045.86	156.17
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	196,679.08	146 99
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	+ 18,366.78	+ 9.18
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,346.64	6,750,501.28	5,012.85
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	6,424,378.10	4,801.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 8,64	+ 326,123.12	+ 211.37

Strade Ferrate Romane

19ª Settimana — *Dal 7 al 13 maggio* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	689,916.20	21,336.99
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	647,644.42	20,029.67
Differenza (in più . . .	—	42,271.78	1,307.32
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 maggio 1883.	1,686,000	12,151,535.14	19,779.47
Periodo corr. 1882	1,681,232	11,395,360.82	18,601.22
Aumento	4,768	756,174.32	1,478.25
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BAS.ᴬ Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 01	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701 95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091 61	10,020 20	127,36.177

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,163,61	14,843.98	10,208,91
Piccola Velocità	9,725,69	325,10	6,412,65
Totali . . .	39,892,33	15,169 08	16,621,56

ANNUNZI

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . *L.* 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di giugno 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria	314,368.30	298,113.50	16,244 80	»
Ancona	103,727.60	104,833. »	»	1,105.40
Aquila	85,923.10	81,967. »	3,956.10	»
Arezzo	69,387.90	70,779.20	»	1,391.30
Ascoli Piceno	58,262.30	55,708.90	2,553.40	»
Avellino	72,096.10	68,721,30	3,374.80	»
Bari	232,205.70	223,571.20	8,634.50	»
Belluno	38,276.10	32,349.95	5,926 15	»
Benevento	39,575. »	39,987.60	»	412.60
Bergamo	198,029 70	201,781.20	»	3,751.50
Bologna	304,869.60	289,087.20	15,782.40	»
Brescia	234,092.50	220,650.60	13,441.90	»
Cagliari	188,550 30	177,282.20	11,268.10	»
Campobasso	83,860 40	79,173.10	4,687.30	»
Caserta	280.532 30	281,328.50	»	796.20
Catanzaro	102,296. »	103,706.30	»	1,410.30
Chieti	90,937.40	88,794.20	2,143 20	»
Como	191,622.15	211,770.75	»	20,148.60
Cosenza	87,778.65	99,898.30	»	12,119.65
Cremona	184,509.60	182,783. »	1,726.60	»
Cuneo	250,264. »	248,265.85	1,998.15	»
Ferrara	197,087.35	189,820.80	7,266.55	»
Firenze	556,307.10	538,909.20	17,397.90	»
Foggia	159,383.85	153,714 50	5,669.35	»
Forlì	110,134.70	115,948 20	»	5,813.50
Genova	541,351.40	511,510.30	29,841.10	»
Grosseto	67,903.50	69,811.80	»	1,908.30
Lecce	243,491.30	220,055.70	23,435.60	»
Livorno	139,069.20	139,073. »	»	3.80
Lucca	170,546.70	165,717.45	4,829.25	»
Macerata	65,148.10	71,408.10	»	6,260. »
Mantova	193,034. »	185,463.80	7,570.20	»
MassaCarrara	77,660.40	75,155. »	2,505.40	»
Milano	748,007.20	736,031.50	11,975.70	»
Modena	162,445.80	154,556.85	7,888.95	»
Napoli	823,011.40	764,970.30	58,041.10	»
Novara	296,895.65	289,526. »	7,369.65	»
Padova	239,317.20	227,204.70	12,112.50	»
Parma	146,350 80	155,599.20	»	9,248.40
Pavia	246,331.20	212,121.75	34,209.45	»
Perugia	168,842.60	164,204.90	4,637.70	»
Pesaro e Urb.°	67,864.30	62,462.50	5,401.80	»
Piacenza	124,131.50	120,205.90	3,925.60	»
Pisa	192,042.90	192,565.30	»	522.40

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Porto Mauriz.	82,792.10	76,516.20	6,275.90	»
Potenza	97,612.50	100,515.50	»	2,903. »
Ravenna	118,773 »	124,893.10	»	6,120.10
ReggioCalab.	97,549.80	99,652.90	»	2,103.10
Reggio Emil	93,726.70	94,705.10	»	978.40
Roma	649,505. »	632,527.97	16,977.03	»
Rovigo	166,852.50	167,777.50	»	925. »
Salerno	180,581.30	170,218.50	10,362.80	»
Sassari	126,416.20	107,856.60	18,559.60	»
Siena	79,409.60	73,484.90	5,924.70	»
Sondrio	22,563.60	26,298.10	»	3,734.50
Teramo	48,515.40	49,323.20	»	807.80
Torino	591,185.10	594,198 70	»	3,013.60
Treviso	115,110.70	105,955.65	9,155.05	»
Udine	192,747. »	194,998.50	»	2,257 50
Venezia	330,261.05	305,212.04	25,049.01	»
Verona	249,144.30	231,408.50	17,735.80	»
Vicenza	133,764.60	126,108.40	7,656.20	»
Somme L.	12,324,023 30	11,958,240 96	453,511.29	87,728.95
Defalcasi la diminuzione..	. . . . . .	. . . . . .	87,728.95	
Resta l' aumento di giug.	. . . . . .	. . . . . .	365,782 34	
Prod. dal gen. al 31 mag	61,322,714 73	60,040,699 99	1,282,014.74	
Totali gen. L.	73,646,738 03	71,998,940 95	1,647,797.08	

Per il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta.	82,512.80	77,258.40	5,254.40	»
Catania	174,072.50	162,897.40	11,175.10	»
Girgenti	110,098. »	96,965. »	13,133. »	»
Messina	104,951.50	106,767. »	»	1,815.50
Palermo	206,228.90	177,813.70	28,415.20	»
Siracusa	81,848.20	81,144.50	703.70	»
Trapani	62,224.45	58,943. »	3,281.45	»
Somme L.	821,936.35	761,789. »	61,962.85	1,815.50
Defalcasi la diminuzione..	. . . . . .	. . . . . .	1,815.50	
Resta l' aumento di giug.	. . . . . .	. . . . . .	60,147.35	
Prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio.	4,212,405 15	3,961,609.25	250,795.90	
Totali gen. L.	5,034,341.50	4,723,398 25	310,943 25	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 13 luglio 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
A. CASALINI.

L' Ispettore Generale
MOROSINI.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' appalto dei lavori qui appresso indicati, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere ad uno o ad ambedue i lotti.

PRIMO LOTTO.

1° Estrazione di materiali dalla Cava di S. Severa e fornitura di m. c. 6000 Pietrisco occorrente alla massicciata dei piazzali delle Stazioni di S. Marinella, S. Severa e Furbara.

2° Costruzione di metri lineari 25000 di muri a secco per chiusura della via Roma-Civitavecchia fra i chilometri 57 e 67, nonchè dalla Stazione di S. Severa alla Cava omonima.

SECONDO LOTTO.

1° Estrazioni di materiali dalla Cava dell'Ansedonia e fornitura di m. c. 20000 Pietrisco occorrente alla massicciata del tronco compreso fra le Stazioni di Corneto ed Albegna.

2° Costruzione di metri lineari 22000 di muri a secco per la chiusura della via Civitavecchia-Pisa fra i chilometri 116 e 157.

Il Capitolato, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile presso la Direzione Generale dell'Amministrazione in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana, N. 7), nell'Ufficio dell' Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento, Palazzo della Dogana a Porta al Prato e presso l'Ingegnere Capo della 3ª Sezione (Stazione Centrale di Roma).

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa dell'Amministrazione, in Firenze, o presso il Sotto Cassiere in Roma, la somma di L. 4500 per il primo lotto e di L. 6000 per il secondo lotto. Questo deposito potrà essere fatto in moneta legale o in Cartelle del Consolidato Italiano 5 per cento. valutato al corso del giorno.

Le offerte, redatte in carta bollata da una lira, dovranno pervenire in busta sigillata, alla Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane, in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 29 agosto 1883. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Materiali da estrarsi dalla Cava di . . . .

L'apertura delle offerte, alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione Generale il successivo giorno 30 alle ore 2 pomeridiane.

L' Amministrazione non s' intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche non accettare alcuna delle offerte pervenutele, e ciò senz'obbligo d'indicarne il motivo.

L'aggiudicazione dell'accollo si farà in seguito e sarà subordinata all'approvazione del Governo.

Firenze, 10 agosto 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 22 Agosto 1883. Num. 34

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

Nel N. 23 del 6 giugno scorso abbiamo fatto cenno di una applaudita conferenza, tenuta il 28 maggio, nell'aula del collegio degli ingegneri in Roma, dal chiarissimo ingegnere comm. Giovanni Cadolini, intorno al traforo del Sempione in rapporto cogli altri valichi e cogli interessi italiani. Ed ora che la conferenza venne raccolta e data alle stampe, crediamo utile ritornare sull'importante argomento, ricordando i punti principali, trattati dal dotto conferenziere.

L'ing. G. Cadolini ha esposto il progetto, da noi già menzionato, dei signori ing. Lommel, Meyer e Vauthier, secondo cui la linea partendo da Arona e seguendo la riva destra del Lago Maggiore, entrerebbe nella valle del Toce, indi varcato il colle, per Martigny e Losanna raggiungerebbe la catena del Giura; e finalmente per Portarlier, Dijon e Parigi, si dirigerebbe a Calais sul litorale della Manica — Il tunnel sarebbe lungo metri 18.507; avrebbe imbocchi assai poco elevati sul livello del mare, e per conseguenza il vantaggio di dolci pendenze negli accessi e potrebbe essere compiuto in circa otto anni. — Il costo dell'opera si calcola di 136 milioni, di cui si attribuiscono 20 alla Svizzera, 28 all'Italia per la costruzione e la sistemazione delle linee d'accesso, 38 ai capitali privati compensati dal reddito netto preveduto di lire 2,800,000 e 50 alla Francia.

L'ing. Cadolini ha esaminato la topografia delle Alpi per ritrarne i criterii che si devono seguire nel tracciare le linee internazionali alpine; ha rammentato le fasi storiche per cui sono passati i trafori del Cenisio e del Gottardo, e parlando dei rapporti di un valico alpino verso la valle del Rodano cogli interessi italiani, così si è espresso:

L'emiciclo cisalpino della valle del Po, ch'è una piccola frazione d'Europa, come fu altra volta l'obbiettivo dei conquistatori, è oggi il centro al quale cercano di allacciarsi come raggi, le grandi correnti del traffico europeo. Ed ecco qual'è la situazione creata dalle nuove linee, congiungenti la valle padana colle regioni transalpine.

Vi sono le tre grandi linee da sud a nord. Quella del San Gottardo, la via d'Anversa, fra le Alpi Bernesi e le Alpi Algaviane; la linea del Brennero, cioè la via di Monaco, congiungente la valle dell'Eisak tributario dell'Adige colla valle dell'Inn, fra le Alpi Algaviane e le Alpi Noriche; e quella della Pontebba, dalla valle del Tagliamento a quella dell'Adelsberg per l'Ungheria e l'Oriente. A questa s'aggiunge una prima linea trasversale, quella pel colle di Toblac dalla valle della Rienz alla valle della Drava, la quale serve a questo singolare ufficio, che per passare dalla valle dell'Inn a quella della Drava, ambedue sul versante settentrionale, per congiungere Inspruck colla Carintia, la ferrovia valica due volte la catena principale, e cioè raggiunge pel Brennero il bacino dell'Adige e ne esce per quello di Toblac. Una seconda trasversale è quella di Arlberg attraverso alle Alpi Algaviane, dalla valle dell'Inn alla valle del Reno con un *tunnel* di m. 10,270 di cui al 31 dicembre erano già perforati m. 6800. Un altro valico fu molto studiato, quello del Predil, a m. 1180 sul livello del mare, ma la costruzione della linea della Pontebba lo avrebbe reso interamente inutile, se non vi fosse una questione di confini, per cui Trieste sentirà sempre il bisogno di una comunicazione più diretta con Vienna senza uscire dal territorio austriaco; e malgrado le difficoltà tecniche di quei colli, la legge prepotente delle linee da sud a nord non tarderebbe a mutarne l'esecuzione se anche le Compagnie austriache non avessero, con singolare abilità, trovato il mezzo d'accorciare le distanze con bene ordite tariffe differenziali.

Questi sono i valichi o pressochè compiuti, e solo per

incidente conviene osservare che i valichi orientali poterono superarsi senza perforare grandi gallerie, mentre, avvicinandosi alla sommità occidentale alpina del Montebianco, non si potè nè si può attraversare la catena colle ferrovie, senza ricorrere ai lunghi trafori.

Tale dunque è la situazione ora che risorge il progetto del Sempione, ed oggi in vero è venuto il momento in cui esso si presenta più razionale, perocchè tende a dar vita ad una nuova comunicazione europea Brindisi, Piacenza, Domodossola, Brieg, Losanna, Pontarlier (nel Giura), Parigi, Calais; la quale fra Piacenza e Calais formerebbe una grande linea verso nord-ovest, dividente diagonalmente l'angolo formato dalla corrente occidentale del Cenisio, e da quella settentrionale del San Gottardo.

I maggiori benefici questa linea li apporterebbe alla Francia. Di là infatti ne parte l'iniziativa; di là vennero assecondati gli studi comparativi, e venne posto il dilemma fra il Sempione ed il Montebianco; là se ne coltiva attivamente il progetto e se ne fa l'apologia. Il Governo l'incoraggia, ed il Consiglio generale della Senna non esitò a qualificare come *d'immenso interesse* per la Francia, l'apertura del nuovo passo alpino, fra quelli del Cenisio e del Gottardo; e, per quanto si lesse nei giornali, pare che il Ministro dei lavori pubblici, nelle trattative recenti colla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, a questa chiedesse un contributo di 10 milioni pel nuovo traforo, contributo che sarebbe stato dalla Compagnia rifiutato. Come la Francia del primo Impero creò una strada rotabile pel Sempione, così la Francia moderna ambisce attraversarlo con una ferrovia.

La Francia anela aprire questo valico per abbreviare la distanza fra Calais e Brindisi, per ottenere che la linea delle Indie attraversi il suo territorio. E degli apologisti della nuova linea si afferma che: « *Ces différences sont telles que l'on peut espérer voir la presque totalité du commerce des régions nord et centrale françaises choisir cette voie de préférence à celle du Gothard et du Mont Cenis; que tout le transit anglais et belge traverserait la France au lieu d'emprunter les lignes allemandes; les charbons français remplaceraient bientôt les houilles anglaises dans la Haute Italie, et les relations des toutes sortes entre les deux pays de race latine augmenteraient dans une notable proportion* ».

Molti di questi argomenti, niuno dei quali si riferisce ai vantaggi d'altre nazioni, acquistan valore nella previsione dell'apertura di un *tunnel* sotto la Manica, il quale alla sua volta tende ad attirare una nuova linea europea sul territorio della Francia. Nè si dissimula la speranza di ottenere che questa linea assorbisca una parte del movimento commerciale, al cui sviluppo era destinata la linea del San Gottardo, a cui, entro certi limiti, si vorrebbe muovere concorrenza. La Francia vuole contrapporre a quest'ultima, riguardandola come essenzialmente germanica, una nuova linea essenzialmente francese. Sono ragioni commerciali alle quali non si connetterebbero ragioni strategiche, perocchè il nuovo valico si aprirebbe in paese tutelato e chiuso da trattati di neutralità.

Il carattere dei menzionati interessi francesi è manifestamente unilaterale. Perciò si spiega facilmente, come il nuovo valico desti in Francia entusiasmi che non trovano eco in Italia. Perocchè, se questa può riconoscere utile una comunicazione più diretta colla Manica, non è punto interessata a mutare la direzione della valigia delle Indie, che transita e transiterà sempre sul suo territorio, nè ha alcun interesse che venga spostata. Se l'Italia può vedere senza alcun rammarico che la nuova linea sottragga una parte del movimento al San Gottardo, non può certamente partecipare alle gare commerciali fra la Francia e l'Allemagna, mentre trovasi in equilibrio, ne' suoi interessi ferroviari, nel centro d'Europa, assai più che coll'occidente, d'onde, col mezzo di studiate tariffe, si cerca di far concorrenza ai suoi porti. L'idea di creare una linea in parte rivale al San Gottardo, che per tre quarti è opera italiana (perocchè l'Italia dei 113 milioni ne diede 55, e costruì inoltre le linee d'allacciamento sul suo territorio) non può avere assenziente l'Italia; sebbene però questa possa accoglierla senza ostilità, nella considerazione che il San Gottardo non deve temere molto la rivalità e può forse sentire il bisogno di una succursale, sempreché venga assicurato a ciascuna linea il movimento naturale derivante dalle distanze, non quello artificiale creato dai prezzi dei trasporti.

Quanto alla speranza che i carboni del Nord della Francia possano per intero sostituire nell'Alta Italia il litantrace sarà probabilmente una mera illusione, perchè, mentre per certi usi la sostituzione è impossibile, avuto riguardo alle proprietà fisico chimiche dei combustibili inglesi, i carboni francesi trasportati con ferrovia non potrebbero sostenere la concorrenza dei litantraci trasportati per mare, e neppure dei carboni stiriani assai più vicini. Infatti i carboni delle miniere dei dipartimenti del nord, che sono le più produttive della Francia, dovrebbero percorrere circa 1200 chilometri di ferrovia per giungere nell'Alta Italia, ed a tre centesimi per tonnellata (prezzo inferiore a tutte le tariffe) il relativo trasporto costerebbe 36 lire la tonnellata che, coll'aggiunta del prezzo d'acquisto, ne renderebbe impossibile lo smercio. Il carbone, come tutte le altre merci di poco valore, non può sostenere la spesa di lunghissimi trasporti in ferrovia.

Riguardo poi all'abbreviazione della linea Brindisi-Calais; conviene pure fare talune riserve. Il valico del Sempione produrrebbe, allo stato odierno delle linee, un vero e notevole accorciamento. Ma la linea pel Sempione non è punto geograficamente la più breve possibile, perchè nel seguire da Brieg a Martigny, per 79 chilometri, il corso del Rodano formante una valle parallela alla linea dorsale, nella direzione ovest-sud ovest, si scosta non lievemente dalla linea diretta, e di altrettanto forse devia nelle risvolte pel passaggio della catena del Giura a Pontarlier. Ora nessuno può assicurare che anche la linea del San Gottardo non sia suscettibile, nella parte transalpina specialmente in Allemagna, di molte rettificazioni, di molti accorciamenti valevoli a far sparire gli effetti degli accorciamenti, per cui si vanta il Sempione. Finora non fu fatto sopra questo particolare alcun studio, ma v'è a temere che quando sarà compiuta la linea del Sempione, anche la sua rivale sia stata accorciata.

Da tuttociò si apprende che molte delle ragioni, per le quali il progetto della linea del Sempione è con tanto ardore sostenuto dall'Alta Francia e da quel Governo, non sussistono per l'Italia, e che parecchi argomenti portati in favore di esso, non possono essere accolti senza molte riserve.

Ma siffatte riflessioni hanno lo scopo di porre in chiaro la realtà delle cose, non già di provare che l'Italia non abbia alcun interesse in tale opera importantissima. Da una linea intermedia fra il San Gottardo ed il Cenisio, essa

raccoglierà dei beneficii reali, per la più diretta comunicazione o per la maggiore attività del commercio, colla Svizzera occidentale, coll'Alta Francia e col Belgio, e cioè per tutti i paesi esistenti in quel settore, che si protende fra la linea nordica del San Gottardo e la linea occidentale del Cenisio; e quando l'abbreviazione verso la Manica sia vera e non effimera, quella potrà agevolarle il commercio coll' Inghilterra, sebbene in vero per gran parte delle merci i trasporti marittimi avranno sempre la prevalenza. Il fatto stesso che la Società Paris-Lyon-Méditerranée vuolsi abbia rifiutato di contribuire al traforo del Sempione, ritenendolo dannoso agli interessi di Marsiglia, dimostra che entro certi limiti il nuovo valico potrebbe giovare a quelli di Genova.

Del resto è impossibile ammettere che un nuovo valico non procuri qualche ragguardevole incremento al commercio, come fruttò l'apertura del Moncenisio. E per formarsi un' idea degli effetti derivati da quest'ultima, basti ricordare che il prodotto delle ferrovie dell'Alta Italia s'era mantenuto fino al 1870 nei limiti di lire 23,700 per chilometro, e quello della linea da Genova a Torino a circa lire 60,000 per chilometro. Aperto il Cenisio, si verificò un repentino incremento, e nel 1873 (due soli anni dopo quell'avvenimento) il prodotto medio della rete crebbe a lire 28,500 e quello della linea di Genova-Torino crebbe a lire 70,000; e nel 1881, cioè il decimo anno, il prodotto medio della rete salì a 32,300, e quello della Genova-Torino raggiunse la cospicua cifra di lire 93,690 per chilometro. E si noti, riguardo al prodotto dell'intera rete, che in questo periodo furono aperte molte linee secondarie, le quali entrano come un elemento deprimente nel formare la media chilometrica. Questo movimento ascendente tanto repentino, dopo l'apertura del Cenisio, non può attribuirsi ad altra causa, ed è facile persuadersene quando si consideri che il prodotto del tronco di confine fra Bussoleno e Bardonèche, che è l' espressione del movimento internazionale colla Francia per questa via, ascende ora a lire 40,000 per chilometro, mentre quello pel Brennero e Toblac è di 30,000, e quello per la Pontebba di sole 10,000 per chilometro.

Un' altra considerazione molto apprezzabile si è che l'Italia ha colla Francia i più attivi rapporti di commercio, e che tali rapporti sono in favore delle nostre importazioni. Infatti nel 1880 si esportarono per la Francia tante merci pel valore di 503 milioni (quasi cinque undicesimi delle esportazioni italiane) e se ne importarono per 304 milioni con un' eccedenza di 200 milioni delle esportazioni. Questa è la stessa eccedenza che s'era verificata nel 1871, prima dell'apertura delle linee del Cenisio e di Ventimiglia; ma da allora ad oggi si verificò un aumento di 100 milioni sia nelle importazioni come nelle esportazioni, sebbene nel frattempo siano state aggravate le tariffe doganali dalle due parti. Il che dimostra non essere ammissibile, come da taluno si pretende, che i valichi alpini sieno creati a vantaggio soltanto degli stranieri Anche gli scambi colla Svizzera sono in favore dell'Italia, e nel 1881 furono rappresentati da 37 milioni di importazioni e da 134 milioni di esportazioni. Ora è indubitato che l'agevolare le comunicazioni colla Francia e colla Svizzera, che ricevono la metà delle nostre esportazioni, e che hanno bisogno di ricorrere ai nostri mercati, in un rapporto assai maggiore di tutte le altre nazioni del mondo, non può che arrecare nuovi beneficii al commercio italiano.

Laonde può ben dirsi, che se in questa nuova linea la più interessata è la Francia, subito dopo di essa viene l'Italia, sebbene in grado molto minore. La Svizzera non vi ha interesse che per pochi cantoni, specialmente pel Vallese e quello di Vaud. La Germania non ha alcuna ragione per desiderare l'apertura di questa nuova linea; ma quando i suoi interessi vengano, sotto certi rapporti, garentiti, non può neppure avere motivi per osteggiarla.

Se pertanto l'Italia non ha così gravi ragioni come la Francia, per incoraggiare l'apertura del nuovo valico, è naturale che essa sia guardinga e cerchi di tutelare nel miglior modo possibile i suoi interessi, ma che nel tempo stesso non si mostri indifferente ed inoperosa. Essa pure deve prepararsi a discutere con progetti e studi, compilati sotto il punto di vista nazionale, al fine di potere, a suo tempo, trattarne cogli Stati che se ne fanno iniziatori.

(Continua).

TARIFFE FERROVIARIE
fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo

Ecco l' articolo, di cui facemmo parola nelle *Informazioni* dell'ultimo numero del *Monitore*, e che ci venne inviato, con preghiera di pubblicazione, dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo, in risposta a quanto scrivemmo nel N. 29 del 18 luglio u. s. intorno alle tariffe ferroviarie fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo. Ci riserviamo di esporre un' altra volta le nostre osservazioni in proposito.

Nel N. 29 del *Monitore delle Strade Ferrate*, del 18 luglio p. p. è apparso un articolo sulle tariffe-merci fra l' Italia e la Svizzera via Gottardo, che richiede in parte una rettifica.

Se da una parte non si può impugnare che ciò che importa al commercio è unicamente il prezzo complessivo dalla Stazione di partenza a quella di destinazione, e non già le quote parziali spettanti a ciascuna Amministrazione interessata nel percorso, non è però d' altra parte giusto che le Ferrovie dell'Alta Italia nei confronti delle tasse identifichino sempre le Ferrovie svizzere colla Ferrovia del Gottardo, imperocchè con ciò si pone la Ferrovia del Gottardo nella stessa categoria delle altre Ferrovie svizzere, e che, riguardo alla pretesa elevatezza delle tasse svizzere, si facciano gli stessi appunti a quella come a queste; mentre le Ferrovie dell'Alta Italia sanno benissimo che le quote della Ferrovia del Gottardo nel servizio-merci italo-svizzero in generale sono molto più basse che non quelle delle Ferrovie svizzere interessate (specialmente quelle della Ferrovia svizzera del Nord-Est e delle Ferrovie dell'Unione svizzera). Un tal procedere, specialmente quando si ricorre alla pubblica stampa, merita la qualifica di ingiusto, non potendo in fin dei conti la Ferrovia del Gottardo esser tenuta responsabile per le tasse adottate dalle altre Ferrovie a danno della via del Gottardo.

L'altra osservazione che la Ferrovia del Gottardo non abbia fatto soverchie concessioni, specialmente nella tariffa per i cereali, essendo la base chilometrica della Ferrovia

del Gottardo appena eguale a quella del percorso italiano da Genova solo per pochissime Stazioni svizzere di destinazione, non tutte importanti, ed unicamente pei trasporti di almeno 10,000 tonnellate effettuati da una sola Ditta in un anno, è da rettificarsi nel senso che la Ferrovia del Gottardo in molti casi non solo ha le stesse basi di tassazione come l'Alta Italia, ma per alcune importanti Stazioni ne ha persino di quelle che sono più *basse*, come p. es. per Basilea 4.3 cent.; per Berna 4.4 cent. per tonnellata e chilometro, mentre la tassa unitaria italiana importa 4.75 cent.

Del resto per la Ferrovia del Gottardo non esiste nessun motivo sufficiente per adottare dappertutto le stesse basi di tassazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, essendo in prima linea compito delle Ferrovie di partenza, specialmente quando le stesse sono Ferrovie dello Stato, di facilitare l'esportazione dei prodotti del proprio paese mediante la concessione di tasse più basse. Questa massima venne adottata anche dalle Ferrovie germaniche, le quali, come è noto, per le merci della tariffa italo-germanica appartenenti alla tariffa speciale N. 19 (metalli e prodotti metallurgici) hanno stabilito delle basi di 5 cent., 3.7 cent. e 2.75 cent. e per il carbone di 2.22 cent. per tonnellata e chilometro, quantunque le Ferrovie svizzere percepiscano 6.5 cent., 5 cent. e 3.2 cent. per il ferro, 2.85 cent. per il carbone, e malgrado che le quote delle Ferrovie italiane siano ancora considerevolmente elevate, cioè di 6 sino a 3.5 cent. per il ferro e di 6 sino a 3.8 cent per il carbone, oltre al diritto fisso di Fr. 1.50.

Le Ferrovie italiane percepiscono all' incontro tasse più elevate di quelle della Ferrovia del Gottardo per alcuni articoli di esportazione del proprio paese, p. es. per la seta a grande velocità da Prà a Pino tr. (232 chil.) Fr. 107.13 per tonnellata, ossia 46.0 cent. per tonnellata e chilom., per il marmo greggio da Serravezza a Pino tr. (356 chilom). Fr. 13.81 per tonnellata, ossia 3.9 cent. per tonnellata e chilom., mentre la Ferrovia del Gottardo da Pino tr. a Immensee (226 chilom.) percepisce per la seta Fr. 73.90 per tonnellata, ossia 32.3 cent. per tonnellata e chilom. nel servizio-merci italo-svizzero, e Fr. 70.80 per tonnellata, ossia 31.0 cent. per tonnellata e chilom. nel servizio-merci italo-germanico, e per il marmo Fr. 7.10 per tonnellata, ossia 3.1 cent. per tonnellata e chil. nel servizio-merci italo-germanico.

Per ciò che riguarda specialmente il *transito dei cereali in Italia provenienti da Genova*, è prezzo dell'opera di esaminare anzitutto le tasse dai concorrenti porti di mare di Trieste e Marsiglia. La Ferrovia Meridionale austriaca computa per i cereali da Trieste una tassa unitaria di 4.1 cent, mentre la Ferrovia Bavarese dello Stato percepisce invece, p. es. nel servizio con Aschaffenburgo una tassa unitaria di 5.8 cent. La Ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo esige sui cereali da Marsiglia per la Svizzera, in alcuni casi, soltanto 3.3 cent. (*comprese tutte le tasse accessorie*); nel servizio con Berna la sua quota (compresi gli accessorii) importa 4.2 cent.; la Ferrovia Svizzero-Occidentale percepisce invece 6.4 cent. per tonnellata e chilom.

Le Ferrovie che mettono capo a Marsiglia e Trieste hanno dunque senza opposizione riconosciuto la massima che spetti a loro in primo luogo di sopportare i ribassi resi necessarii dalle vie di concorrenza e di ribassare le loro quote, imperocchè le Ferrovie posteriori, oltre all'interesse del trasporto, hanno anche un altro obbiettivo, cioè lo sviluppo e l'incremento dei rispettivi porti marittimi.

L'Alta Italia percepisce pei cereali da Genova a Pino tr. una tassa unitaria di 4.75 cent. per tonnellata e chilom. (non comprese le considerevoli spese locali da Genova), mentre, come abbiamo già accennato, la Ferrovia Meridionale esige da Trieste 4.1 cent. e la Ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo da Marsiglia 4.4 sino a 3.3 cent. per tonnellata e chilom.

Di fronte a questi fatti si può a buon diritto chiedersi, se colle prefate concessioni le Ferrovie dell' Alta Italia abbiano per il servizio di transito in parola già concesso le facilitazioni corrispondenti alle misure di concorrenza adottate dalla Ferrovia Meridionale austriaca per Trieste ed a quelle della Ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo per Marsiglia, facilitazioni che sono necessarie al regolare sviluppo del porto di Genova.

Le tasse per i cereali da Pino tr. per le Stazioni della Ferrovia del Gottardo, citate nel *Monitore*, sono esatte. Non si può però dire lo stesso dell'osservazione che vi si debbano pure aggiungere le spese di scarico, imperocchè queste sono già comprese negli accennati prezzi di trasporto.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 33).

ESERCIZIO.

Se tutti gli organi della nostra Amministrazione sono stati assorbiti dallo scopo cui tendevano e che hanno raggiunto, di terminare la costruzione della linea un mese prima dell' epoca preveduta, conviene dire d' altra parte che l'organizzazione e la messa in esercizio di questa grande opera, hanno, durante l' esercizio del 1882, stimolato tutte le forze, al più alto grado, e ciò tanto dopo l' apertura propriamente detta dell'esercizio, quanto durante il periodo che l' ha immediatamente preceduta.

A. *Disposizioni delle tariffe.* — L'apertura successiva all' esercizio delle linee della ferrovia del Gottardo ha rese necessarie, dal punto di vista commerciale, alcune provvisorie disposizioni di tariffa. Così si è stabilito per il trasporto, dal 1° gennaio al 31 maggio dei viaggiatori e delle merci attraverso il gran tunnel, una tariffa provvisoria che aveva per base il prezzo massimo del trattato internazionale. Quando il tronco Giubiasco-Lugano fu posto in esercizio, le tariffe in vigore sulle linee ticinesi di pianura vennero applicate egualmente alla nuova linea. All'apertura dell' esercizio della linea diretta di Lucerna, cioè da Rothkreuz a Chiasso, entrarono in vigore nuove tavole delle distanze e nuove tariffe per i trasporti dei viaggiatori e delle merci, così nel servizio interno, che nel servizio diretto con altre Compagnie e nel servizio di transito.

Diamo quì sotto queste tavole e nuove tariffe.

Tavole delle distanze: 1. La tavola delle distanze dal 1° giugno 1882 per il trasporto in servizio interno dei viaggiatori, dei bagagli; delle merci e del bestiame; 2. le tavole delle distanze per il servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra la ferrovia del Gottardo da una parte, la Nord Est Svizzera, l' Unione Svizzera, la linea d' Appenzell, quella della Toess, la Centrale Svizzera, la Sud-Argovia

colla linea Wohlen-Bremgarten, la Giura-Berna-Lucerna, la linea dell'Emmenthal, la Svizzera Occidentale ed il Sempione e la linea Bulle-Romont, dall' altra parte.

Per il TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI si stabilirono le tariffe seguenti:

a) *Servizio interno e servizio svizzero diretto dei viaggiatori.* — 1. La tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli nel servizio interno della ferrovia del Gottardo; 2. la tariffa del 1° giugno 1882 per il servizio diretto dei viaggiatori fra il Gottardo da una parte e dall'altra l'Unione Svizzera e la linea di Appenzell; 3. la tariffa del 1° giugno 1882 per il servizio diretto dei viaggiatori fra il Gottardo e la Nord-Est Svizzera; 4. la tariffa del 1° giugno 1882 per il servizio diretto dei viaggiatori fra il Gottardo e la Centrale-Svizzera; 5. la tariffa diretta del 1° giugno 1882 fra il Gottardo da una parte e la Giura-Berna-Lucerna e la linea dell' Emmenthal, dall' altra parte; 6. la tariffa generale svizzera per il trasporto a prezzi ridotti di scuole e società; 7. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto di viaggiatori abbonati; 8. la tariffa del 15 luglio 1882 per il servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli fra il Gottardo e la ferrovia d'Arth-Righi; 9. la tariffa per il servizio diretto dei viaggiatori fra il Gottardo da una parte e le ferrovie della Svizzera Occidentale e del Sempione colla linea Bulle-Romont, dall' altra parte.

b) *Servizio internazionale dei viaggiatori.* — La tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli pel servizio diretto fra la Svizzera e l' Italia; 2. il 1° ed il 2° supplemento, del 1° giugno e del 1° settembre 1882, alla tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra l' Austria, la Baviera e la Svizzera, via Lindau-lago di Costanza-Romanshorn (tasse per il Gottardo); 3. la tariffa del 1° aprile 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra la Prussia, la Sassonia e la Svizzera, via Hof-Lindau-Romanshorn, con tasse per alcune stazioni del Gottardo ed applicabile a partire dal 1° giugno 1882; 4. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei loro bagagli in servizio diretto fra alcune Stazioni della ferrovia dello Stato del Regno del Wurtemberg e diverse Stazioni del Gottardo; 5. il 1° e il 2° supplemento del 1° luglio e del 15 dicembre 1882 alla tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra la Germania centrale e la Svizzera; 6. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra le ferrovie del Main-Neckar e del Granducato di Baden da una parte e quella del Gottardo dall' altra; 7. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra alcune Stazioni della Ludwig-Hessois e dei dipartimenti direttoriali di Francoforte, Colonia ed Eberfeld, da una parte, e diverse Stazioni delle ferrovie svizzere, dall' altra parte; 8. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra le diverse Stazioni delle ferrovie d' Alsazia-Lorena, ed alcune Stazioni delle ferrovie svizzere; 9. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra Parigi e alcune Stazioni della ferrovia del Gottardo; 10. la tariffa dell' 11 settembre 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra Londra da una parte e diverse Stazioni svizzere ed italiane dall' altra parte, per la Francia.

c) *Servizio di transito.* — 1. La tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra la Germania, con Praga, e Carlsbad da una parte, e l' Italia via Gottardo, dall' altra; 2. la tariffa del 1° giugno 1882 per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra l' Inghilterra, il Belgio e l' Italia, via Sterpenich-Basilea-Chiasso.

Per la maggior parte di queste tariffe, si dovettero fare nel corso dell' anno da uno a quattro supplementi, e per tenere conto dell' aumento divenuto necessario, delle relazioni, e per avere riguardo a nuove combinazioni, che facevano prevedere un aumento di movimento.

d) *Viaggi circolari.* — Allo scopo di organizzare un servizio internazionale di viaggi circolari, si posero le basi a tale effetto, in un certo numero di conferenze, ma l'elaborazione completa di questo servizio non ha potuto effettuarsi nell' esercizio del quale ci occupiamo.

Relativamente al SERVIZIO DELLE MERCI segnaleremo le disposizioni di tariffe prese dalle relazioni qui appresso enunciate.

a) *Servizio interno e servizio diretto svizzero delle merci.* — Nella nostra precedente Relazione, abbiamo accennato al fatto che per il servizio delle merci avevamo adottato il sistema germanico di riforma e che proponevamo questo anche per le tariffe dirette. È su tale base che furono elaborate le tariffe per le merci, qui sotto enumerate:

1. La tariffa per il trasporto delle merci nel servizio interno della ferrovia del Gottardo; 2. Tabella delle tasse per il servizio delle merci da Lucerna e Rothkreuz alle Stazioni del Gottardo; 3. la tariffa per il trasporto delle merci fra la ferrovia Nord e l' Est della Svizzera da una parte e il Gottardo, dall' altra; 4. la tariffa per il trasporto delle merci fra il Gottardo da una parte e la ferrovia Sud-Argovia e la linea Wohlen dall' altra parte.

Tutte queste tariffe furono applicate a partire dal giorno dell'apertura all'esercizio della linea diretta.

Nel corso dell'anno entrarono in vigore due supplementi alla nostra tariffa per il servizio interno delle merci; l'uno contiene modificazioni di tasse, e l'altro delle disposizioni relative ad alcune restrizioni parziali del servizio alle Stazioni di Sisikon, S. Nazzaro e Ranzo Gera.

Si è pubblicato per ciascuna delle tariffe 3 e 4 un foglio contenente rettificazioni di tasse e di distanze. Si è stabilito inoltre durante l'esercizio: 5. la tariffa per il trasporto delle merci fra il Gottardo e la Svizzera orientale Waldshut e 6. le tasse per i carboni di Basilea alle Stazioni del Gottardo.

Non si elaborarono ancora delle tariffe dirette per il trasporto delle merci colle altre Compagnie svizzere, i cui nomi non figurano qui sopra, e ciò perchè da una parte non conoscevamo la decisione presa da queste ultime intorno all'adozione del sistema di riforma e d'altronde il tempo del quale disponevamo è stato intieramente consacrato agli altri lavori di tariffe.

6. *Servizio delle merci fra la Svizzera e l'Italia.* — Anche per questo servizio e per ciò che riguarda i percorsi svizzeri, il sistema germanico di riforma è stato applicato tanto da noi quanto dalle altre Compagnie svizzere interessate. Le Amministrazioni italiane non hanno potuto risolversi ad adottarla, ma hanno persistito nel mantenere per le loro linee il sistema ammesso nelle loro tariffe dirette colla Germania, via Brennero e via Gottardo. Per tale circostanza, si dovettero stabilire delle tariffe dette di congiungimento che comprendono i porti sino a Chiasso transito e Pino transito, Stazioni di scambio fra la Svizzera e l'Italia, ed i porti a partire da questi punti.

Relativamente all'ammontare delle tasse, le Ferrovie italiane calcolano generalmente nelle tariffe sì generali che eccezionali gli stessi ammontare che nel servizio italo-germanico via Gottardo e via Brennero e reclamarono più volte perchè specialmente sugli articoli essenziali per la esportazione italiana, cioè per il transito per l' Italia, le Compagnie svizzere ammettessero le stesse unità italiane. Non solamente non potemmo non riconoscere che questa domanda aveva in qualche modo la sua ragione d' essere, ma stimammo che sarebbe nel nostro interesse di prendere una disposizione a questo riguardo. Perciò dichiarammo che acconsentivamo a riduzioni di tasse in tutti i casi in cui la concorrenza di altre vie o quella d'altri luoghi di produzione esigesse delle riduzioni, od anche nel caso in cui il ribasso dei prezzi di trasporto potesse fare sperare uno sviluppo considerevole del traffico. Le altre Compagnie svizzere interessate non si misero allo stesso punto di vista. Mentre le Ferrovie della Svizzera orientale dichiaravano di dovere respingere l' idea della riduzione speciale delle tasse nel servizio italo-svizzero, la Giura-Berna-Lucerna e la Centrale svizzera consentivano a dare ragione almeno in parte alla domanda delle Amministrazioni italiane. In conseguenza furono stabilite delle tariffe eccezionali a prezzi ridotti per alcuni articoli particolari, come vini, frutta del sud, cotoni e cereali. Tuttavia in ciò che tali tariffe riguardano le Stazioni delle Ferrovie della Svizzera orientale, queste applicarono le loro tasse normali, in

altri termini le riduzioni furono sopportate intieramente dalla Ferrovia del Gottardo.

Nel corso dell'esercizio, le tariffe qui presso designate entrarono in vigore per il servizio di cui si tratta:

1. la tariffa per il trasporto delle merci fra la Svizzera e l'Italia, cioè: fascicolo I, comprendente le disposizioni regolamentari, le prescrizioni di tariffe e la classificazione delle merci; fascicolo II contenente le tasse di trasporto fra alcune Stazioni delle Ferrovie italiane e Chiasso transito; fascicolo III, contenente le tasse per i percorsi svizzeri fino a e da Chiasso transito alle Stazioni dell'Unione svizzera, della Nord Est svizzera, della Sud-Argovia e del Gottardo; 2. i primi supplementi ai tre fascicoli menzionati, per il servizio italo-svizzero delle merci, colle modificazioni rese necessarie nella classificazione per l'adozione di diverse tariffe eccezionali, e le tasse per i percorsi svizzeri ed italiani; 3. tariffe eccezionali per il trasporto dei cereali, vini, cotoni, frutta del sud e di tubi fusi a Chiasso transito a e da alcune Stazioni della Giura-Berna-Lucerna e dalla linea dell'Emmenthal (le tariffe designate al n. 1 sono entrate in vigore il 15 agosto, quelle dei numeri 2 e 3 al 15 settembre); 4. i fascicoli IIa e IIIa per il servizio delle merci fra la Svizzera e l'Italia contenente le tasse delle tariffe generali ed eccezionali per i percorsi svizzeri ed italiani fino a e da Pino transito, 5. tariffe eccezionali per cereali, ecc. da Pino transito e da alcune Stazioni della Giura-Berna-Lucerna e della linea dell'Emmenthal; 6. i supplementi ai fascicoli delle tariffe I, II e III enunziati al n. 1 (le tariffe designate ai n. 4, 5 e 6 sono applicabili a partire dal 4 dicembre, data dell'apertura all'esercizio della linea Cadenazzo-Pino-Luino); 7. tasse da Lucerna transito e da Rothkreuz a e da Chiasso transito; 8. primo supplemento al fascicolo I della tariffa per il trasporto delle merci fra le ferrovie Nord e Est della Svizzera da una parte, e il Gottardo dall'altra, comprendente tasse dirette per il servizio delle merci fra le Stazioni della Nord-Est svizzera e Chiasso transito (Italia); secondo supplemento alla medesima tariffa, colle tasse dirette per il servizio delle merci fra le Stazioni dell'Unione svizzera da una parte e Chiasso transito (Italia) dall'altra; 10. tasse da Chiasso transito alle e dalle Stazioni della Ferrovia della Sud-Argovia. Come già dicemmo, si sono inoltre stabilite delle tasse eccezionali per il trasporto di alcuni articoli importanti a diverse Stazioni della Svizzera.

Le altre Compagnie svizzere non menzionate qui sopra non poterono essere comprese durante l'esercizio 1882, nelle tariffe dirette delle merci, perchè esse non avevano ancor presa una decisione relativamente all'adozione del sistema germanico di riforma.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

a) pell'impianto di un deposito di locomotive nella nuova Stazione di smistamento a Milano (porta Sempione). La spesa preventivata per la costruzione del detto deposito ammonta a L. 910,000;

b) pei lavori d'ampliamento della Stazione di Udine in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova ferrovia per Portogruaro. La spesa a tale uopo ritenuta necessaria rileva a L. 118,000;

c) per la sistemazione dell'alveo del Rio San Secondo, a Ventimiglia, pel quale lavoro si è preventivata la spesa di L. 43,000.

L'Amministrazione stessa ha poi anche sottoposto a superiore approvazione il preventivo pell'impianto di una Stazione d'incrocio in vicinanza delle Cascine Strà fra San Germano e Vercelli. Detto preventivo contempla una spesa di L. 107,000.

Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha disposto per l'immediata stipulazione del contratto coll'Impresa Industriale italiana pei lavori di costruzione della nuova pila del ponte sul Po presso Borgoforte da sostituire a quella caduta.

È stato sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la provvista e positura in opera del materiale fisso e per la lavorazione delle rotaie e stecche per gli scambi e fornitura dei pezzi speciali occorrenti pel completamento degli scambi stessi nelle Stazioni dei tronchi delle linee Airasca-Cavallermaggiore; Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge.

L'ammontare complessivo dell'appalto è preventivato in L. 146,000. — Nella fornitura di che trattasi sono compresi N. 55 scambi; N. 11 piattaforme da m. 4.50 e da m. 5.50; N. 2 grue da pesi della portata di 6 tonnellate e N. 13 segnali a disco completo.

Al 1° esperimento d'asta per l'appalto del tronco Collarmele-Carrito della ferrovia Roma-Sulmona (lunghezza m. 7872, importo d'appalto L. 723,000) venne presentata una sola offerta al Ministero dei lavori pubblici; l'asta fu quindi considerata deserta.

Completamente deserte rimasero pure le aste per l'appalto dei seguenti tronchi:

Dal chilom. 12 + 500 a Chivasso, della ferrovia Chivasso-Casale, lunghezza m. 12,340, importo di appalto L. 1,000,000;

Da Ceva a Nucetto, della ferrovia Ceva-Ormea, lunghezza m. 7,872, importo di appalto L. 1,750,000.

Nel termine di scadenza dei fatali per l'appalto del tronco dal chilom. 18 ad Ascoli della ferrovia Ascoli-San Benedetto non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso del ventesimo, l'appalto stesso venne definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio sig. ing. Marazza per la somma di lire 964,634,000 ossia col ribasso di circa il 19 p. 0\|0 su quella di appalto.

In seguito alla ripetuta deserzione delle aste per l'appalto del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra l'Adige ed il Lusenzo (lunghezza metri 9886, importo a base d'asta L. 1,631,000) l'appalto stesso venne aggiudicato a trattativa privata per la somma di L. 1,629,369, ossia col ribasso del 0.10 p. 0\|0 al sig. Luigi Bonora.

Sappiamo che alla Commissione tecnica governativa incaricata di dare il suo giudizio sul tracciato più conveniente a seguirsi per le linee ferroviarie Candela-Fiumara d'Atella, Ponte Santa Venere-Avellino e Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza, composta dell'Ispettore del Genio civile comm. Ferrucci e dell'Ingegnere-Capo delle costruzioni di ferrovie a Salerno, sarà aggiunto il cav. O. Foderà Ingegnere-Capo del Distretto minerario di Napoli.

Col giorno 20 corrente mese, la Stazione di Campobasso, della linea Termoli-Benevento, fu ammessa al servizio cumulativo colle Stazioni delle Ferrovie Alta Italia, con quelle delle ferrovie consorziali Venete e della linea Santhià-Biella, pel trasporto dei *viaggiatori a prezzo ridotto, dei bagagli, dei cani, del numerario ed oggetti preziosi per conto dei privati,* nonchè delle *merci* a *grande* e *piccola velocità,* compresi i *veicoli* ed il *bestiame.*

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha con recente decreto incaricato l' Ingegnere-Capo del Genio civile di Como, colla qualità di R. sotto-Commissario, della sorveglianza alle costruzioni delle ferrovie di 4ª categoria da Menaggio a Porlezza e da Luino a Fornasette.

><

Siamo informati che la Direzione generale delle Poste sta facendo pratiche presso la Società generale di Navigazione italiana perchè nel servizio postale fra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci siano adoperati dei piroscafi con velocità maggiore di quella degli attuali.

La predetta Direzione ha poi anche interessata la Società medesima a provvedere più sollecitamente di quanto si è fatto fin qui alle operazioni d' imbarco e di sbarco al Golfo degli Aranci, nonchè alla distribuzione a bordo dei biglietti di passaggio.

Questi provvedimenti della Direzione generale delle Poste mirano allo scopo di togliere possibilmente ogni causa di mancanza di coincidenza fra l' arrivo dei piroscafi e le corse dei treni ferroviarii.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha nominato rappresentante il Governo italiano alla Esposizione internazionale elettro-tecnica di Vienna il sig. cav. Galileo Ferraris professore del R. Museo industriale di Torino.

><

Diamo le informazioni tecniche che nel *Monitore* della scorsa settimana abbiamo promesso di dare intorno a taluni progetti di appalto di recente presentati alla superiore approvazione.

Siccome però ci mancherebbe lo spazio per dare in una sol volta tutte le informazioni che ci siamo procurate, ci limiteremo per oggi a fornire quelle relative al tronco da Borgosesia a Varallo, della ferrovia Novara-Varallo, riservando le altre ai numeri successivi del giornale.

Il tronco Varallo-Borgosesia ha la lunghezza di metri 10,260, ed il relativo importo è preventivato complessivamente in L. 2,600,000, delle quali L. 2,020,000 per opere e provviste comprese in appalto e le rimanenti lire 580,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista di materiale d' armamento della via e fisso delle Stazioni e lavori imprevisti.

Nel suo andamento planimetrico il tronco è ripartito in m. 7,280 di allineamenti ed in m. 2980 di tratti in curva con raggio minimo di m. 450. In quanto all' andamento altimetrico si hanno m. 780 di tratti orizzontali e m. 12,480 di livellette in pendenza, con inclinazione massima del 10.50 per mille.

Lungo il tronco sono progettate num. due Stazioni ed una fermata in ognuna delle quali sono previsti i fabbricati occorrenti per l'esercizio. Le prime due dovranno servire per gli abitati di Quarona e di Varallo e la terza per quello di Roccapietra.

Per mantenere libere le strade attraversate dalla ferrovia sono preventivati 4 passaggi a livello e n. 15 sottopassaggi di luce varia fra m. 2 e m. 7.30, e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada saranno da costruire n. 5 case cantoniere ed una garetta.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e per dare sfogo alle acque piovane sono progettate le seguenti opere d'arte:

Acquedotti di	m. 0.80	.....	N. 25
Idem	» 1.00	.....	» 4
Ponticello	» 4.00	.....	» 1
Idem	» 8.00	.....	» 1
Ponte	» 18.00	.....	» 1
Id.	» 20.00	.....	» 1
Cavalcavia	» 7.00	.....	» 1

Un viadotto a tre archi in muratura della luce complessiva di m. 36.

Oltre le predette opere è pure preventivata la costruzione di n. 2 gallerie, la prima denominata Garboraro, lunga m. 190, e la seconda Scopelletto della lunghezza di m. 250. Il costo medio chilometrico del tronco viene a risultare di L. 253,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell' Alta Italia — La Direzione dell' esercizio allo scopo di evitare possibili inconvenienti, ha creduto opportuno di stabilire quanto segue:

Sulle linee con pendenza superiore al 15 per mille è assolutamente vietato in qualsiasi circostanza, di ricuperare nella discesa, con un aumento di velocità, il tempo perduto anteriormente e vi si dovrà quindi mantenere sempre una velocità uniforme e quale è dall' orario prescritta:

Le linee contemplate nella presente disposizione sono le seguenti:

Modane Bussoleno. — Ceva Savona. -- Torre Pellice-Pinerolo. — Busalla-Pontedecimo. — Porretta-Pistoja. — Pontebba Chiusaforte.

— È stata compilata una tariffa-prontuario per i trasporti a grande velocità in partenza dalle principali stazioni delle ferrovie dell' Alta Italia per l'Austria-Ungheria, o viceversa.

Altra tariffa analoga è pure stata pubblicata dalle ferrovie corrispondenti, per quanto riguarda il percorso dei detti trasporti in Austria-Ungheria.

Ferrovia Oulx-Briançon — La Giunta municipale di Torino nell' adunanza del 17 agosto approvò lo schema di convenzione tra Provincia, Municipio di Torino e l' ing. Fell di Londra per gli studii definitivi occorrenti all' applicazione d' una ferrovia a scartamento ordinario da Oulx a Briançon pel Monginevra.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Il 17 agosto è andato deserto l'appalto tenutosi al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Torino per la costruzione del tronco della ferrovia Chivasso-Casale, compreso fra la Stazione di Chivasso (esclusa) e il km. 12 + 500, della lunghezza di m. 12,340, escluse le espropriazioni, la provvista dei ferri ed i lavori d'armamento, per la somma di lire 1,000,000. Il nuovo appalto si farà il 7 settembre p. v.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — Il 7 settembre p. v. al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Cuneo si procederà simultaneamente all'incanto per la costruzione del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra le Stazioni di Moretta e Cavallermaggiore, lungo m. 14,555, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d' armamento. L' importo è di L. 715,000; la cauzione provvisoria di L. 30,000; la definitiva di L. 75,000. I fatali a 15 giorni dal deliberamento.

Ferrovia Como-Varese-Laveno. — La Società generale delle ferrovie complementari ha presentato testè

al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo per l'intera linea ferroviaria di 2° tipo Como-Varese-Laveno della lunghezza di 50 chilometri.

Il Consiglio superiore se ne occuperà prossimamente.

Ferrovie provinciali. — Scrivono da Tradate alla *Cronaca Varesina*:

« Godo annunziarvi che i lavori ferroviarii sulla tratta da Saronno a Venegono sono ovunque cominciati, e che procedono con sufficiente alacrità.

« Oltre che ai movimenti di terra, si è posto mano alla costruzione delle Stazioni e dei caselli e di parecchie altre importanti opere di muratura, le quali sono eseguite a dovere ».

Ferrovia Portogruaro-Gemona — Il Consiglio provinciale di Udine ha autorizzato la Deputazione a contrarre il prestito necessario per costruire la ferrovia Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo Gemona. Nell'ultimo numero del *Monitore* pubblicammo il relativo ordine del giorno.

Ferrovia Roma-Sulmona — Il prefetto di Roma ha pubblicato il decreto per la espropriazione degli stabili, da occuparsi per la esecuzione dei lavori necessari alla costruzione della Roma-Sulmona, posti nel territorio del comune di Ascoli.

L'elenco di questi terreni comprende 34 proprietari, e 60 e più stabili di cui si autorizza la immediata occupazione.

— Il 6 settembre p. v. al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Aquila avranno luogo simultaneamente i due incanti seguenti:

1. Opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra la Stazione di Celano, inclusiva, fino all'altra di Collarmele, lungo metri 12,113.08 escluse ecc. Importo L. 2.151,300. Cauzione provvisoria L. 79,000; definitiva L. 158,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

2. Costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le Stazioni di Santa Maria, inclusiva, e quella di Celano inclusiva, lunga m. 29,267 98 escluse ecc. Importo L. 2,443,000. Cauzione provvisoria L 88,000; definitiva L. 177,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovie complementari — All'appalto tenutosi al Ministero dei lavori pubblici il 18 corr. per provvista di ferri d'armamento per diversi tronchi delle ferrovie complementari diviso in tre lotti concorsero:

1° Ruotaie: Conte Brochocki, per la sua casa di Bochum che offrì L. 17.50 0[0, Ditta Geisser di Torino che offrì L. 15,60 e Fittipaldi Nicola di Napoli che offrì L. 16,15 rimanendo provvisorio deliberatario il conte Brochocki, domiciliato a Roma. Avrebbero inoltre presentato offerte, per questo lotto, il sig. Pittaluga di Genova e la Società per l'industria degli acciai a Bochum per mezzo di un suo rappresentante: ma le schede non furono aperte perchè il primo aveva omesso di munirsi del richiesto attestato di moralità ed il secondo della voluta procura.

2° Stecche: Ditta Tardy Beneck di Savona offrì L. 1,20 0[0. Cesare Finzi di Milano L. 2, Ratto Gerolamo di Prà L. 7,27 rimanendo provvisorio deliberatario Ratto Gerolamo

3° Chiavarde: Ditta Tassara di Prà offrì L. 15 36 0[0, Ditta Macchi Izar di Milano L. 10.17, Izar G. B. di Milano L. 7 65, rimanendo provvisoria deliberataria la Ditta Tassara.

Ferrovie romane. — Dal bilancio consuntivo della Cassa di Mutuo soccorso per l'anno 1882, togliamo i seguenti dati:

Gli introiti verificatisi nell'anno 1882 ascesero a lire 289,546.22 così ripartite:

L. 152,099.75 per ritenute normali
» 13,133.01 per ritenute a titolo di multe
» 44,130.10 per interessi sui titoli in portafoglio
» 29,900.76 per metà dei diritti di magazzinaggio
» 282.60 per vendita di orari e oggetti reperiti e proventi diversi
» 50,000.00 per contributo dell'Amministrazione delle SS. FF. Romane.

Le spese poi ascesero a L. 132,062.75, e furono così ripartite:

L. 88,146.17 in sussidi ordinari agli Agenti ammalati
» 38,144.90 in sussidi straordinari alle vedove ed agenti licenziati per inabilità al servizio
» 5,770.43 in sussidi continuativi ad Agenti divenuti inabili al servizio
» 1.25 per tassa di bollo per l'acquisto dei titoli.

Le ritenute eseguite nel decorso anno agli Agenti addetti alla Istituzione furono esuberanti per corrispondere i sussidi ordinari per malattia e straordinari alle vedove ed agenti licenziati e separatamente per ogni Servizio l'avanzo fu:

Per il Movimento	di L.	12,076.16
» il Mantenimento	»	20,793.74
» la Trazione	»	4,552.67
» il Magazzino	»	1,056.37
» il Telegrafo	»	380.95
» l'Amministrazione Generale	»	81.80

Il rapporto per cento fra le ritenute ed i sussidi fu in media di L. 76 39 e così inferiore di L. 11.91 a quello dell'anno precedente che ascese a L. 88.30. — Separatamente poi fra i sussidi corrisposti agli ammalati e quelli straordinari concessi alle vedove, orfani e licenziati, il rapporto suddetto fu per i primi di L. 53 32 e per gli altri di L. 23 07

Nei diversi Servizi il rapporto per cento per i sussidi ordinari in caso di malattia fu il seguente:

Movimento	L. 49.72
Mantenimento	» 39.43
Trazione	» 71.64
Magazzino	» 54.64
Telegrafo	» 25.51

Per sussidi straordinari alle vedove, orfani e licenziati è:

Movimento	L. 27.37
Mantenimento	» 22.48
Trazione	» 19.71
Magazzino	» 22.63

I sussidi straordinari concessi ammontano a L. 38,144.90, cioè:

L. 7,269 50 per N. 22 sussidi corrisposti ad Agenti dimissionari o licenziati per essere divenuti inabili al servizio, e
» 30,875.40 per N. 91 sussidi corrisposti alle vedove ed orfani dei contribuenti

In media ciascuno di questi sussidi rappresenta per quelli corrisposti agli agenti L. 330.43, per quelli alle vedove ed orfani L. 339 29.

Tranvia elettrica — La Giunta municipale di Torino nell'adunanza del 17 agosto accordò in massima voto favorevole allo stabilimento d'una tranvia elettrica sui corsi Vittorio Emanuele II e Massimo d'Azeglio durante l'Esposizione 1884, alle condizioni e colle garanzie da stabilirsi.

Frana sulla linea Taranto-Brindisi — Un dispaccio da Brindisi annunzia che sulla linea in costruzione Taranto Brindisi una grossa frana seppellì 5 operai. Due di essi sono morti; gli altri tre sono stati dissepelliti; ma uno è gravemente ferito e si dispera salvarlo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio la sezione della ferrovia da Queroy a Nontron, compresa fra S. Martin-le-Pin e Nontron. Questa sezione ha una lunghezza di 5,998 metri. La nuova via ferrata non comprende che due punti di fermata: a S. Martin e a Nontron.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno ad aprire all'esercizio, a partire dal 14 agosto corrente, la parte della ferrovia ad

Mende a Severac, compresa fra Severac e Banassac. Questa sezione di 26 km. di lunghezza, è a due binari da Severac a Saint Laurent d'Olt per 18 km., e ad un solo binario per il rimanente del percorso; comprende tre stazioni quella di Saint Laurent, di Campagnac e di Banassac, e una fermata a Tarnesque fra Severac e Campagnac.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia della ferrovia Paris-Lyon-Mediterranèe, ad aprire all'esercizio, a partire dal 1° settembre p. v., le linee da Remoulins a Beaucaire (17 chilometri), da Uzès a Norières (18 km. 200 m.) e da Uzès a Saint Julien (34 km. 432 m.).

Ferrovie inglesi. — Il *Times* scrive:

Durante lo scorso anno non vi fu soltanto un notevole aumento nella quantità dei passeggeri trasportati dalle ferrovie inglesi, ma si verificò inoltre una notevole variazione nella proporzione delle *classi* nelle quali si è viaggiato.

L'aumento si è verificato nel volume del traffico, preso in blocco, ma i passeggeri appaiono aver gravitato verso il livello più basso di classe.

Prendiamo per esempio la *London and North-Western Railway* che è la prima compagnia del Regno Unito pel numero dei passeggeri. Nel 1° semestre del 1882 essa trasportò 1,199,000 viaggiatori di 1ª classe, e nel periodo corrispondente dell'83 solo 1,186,000, con una diminuzione di 13 mila. Per la 2ª classe, abbiamo rispettivamente 1,964,000 contro 1,962,000 e cioè un'altra piccola diminuzione. Pel contrario la 3ª classe salì da 21,244,000 a 22,347,000, neutralizzando così la diminuzione delle prime due classi, e dando anzi un aumento totale di oltre un milione di passeggeri. — La *Lancashire e Yorkshire R.* vide diminuire in questi sei mesi i viaggiatori di 1ª di 100,000, quelli di 2ª di 150,000 e la 3ª aumentare di 312,000. — Analogamente, la *Great Northern R.* trasportò in meno 31,000 e 70,000 delle classi superiori, e 38 in più dell'inferiore. — Ancora, la *North-Eastern R.* che ha il monopolio del servizio di un gran distretto di manifatture, mine e costruzioni navali, ebbe diminuite di parecchie decine di migliaia prima e seconda, mentre la terza classe copriva quelle diminuzioni, e dava ancora un aumento definitivo di ben 950,000!

I risultati finanziarii corrispondono a questi risultati numerici. Che se si estendessero i confronti a un periodo di tempo maggiore, si vedrebbero aumentare le differenze Basta prendere la già citata, potentissima *Great Northern Railway*. Nei primi sei mesi di quest'anno le sue linee hanno trasportato 66,000 passeggeri di prima e 160,000 di seconda meno che nel 1882, mentre la terza mostra un aumento di 2,500,000: e il fatto è generale.

Vi è dunque, ciò è fuori di questione, una gravitazione del traffico alle classi inferiori; ed è altrettanto constatato che questo movimento discensivo si è accentuato in tempi che il commercio era ristagnato, ma continua oggidì che esso è grande, almeno per volume. Il movimento è poi aiutato dal fatto che i treni colla terza sono stati accresciuti, e che la quantità dei passeggeri di terza ha forzato le compagnie a migliorarla. Ma poichè il movimento delle classi continua tuttavia, si può domandarsi se i consigli d'amministrazione delle società ferroviarie non saranno condotti ad esaminare la questione della diminuzione del numero delle classi.

Ferrovie austriache. — Si ha da Vienna che i negoziati per il riscatto da parte dello Stato della linea Francesco Giuseppe saranno prossimamente ripresi.

Ferrovie ungheresi. — È annunziata pel 1° ottobre l'apertura che la Compagnia Austro-Ungherese delle Ferrovie dello Stato, farà delle linee da Trencsin a Sillein e da Galantha a Szered. — La linea da Trencsin a Sillein, lunga 81 kilom., costituisce il prolungamento e la congiunzione dell'antica linea della Waag colla Kaschau-Oderberg e costerà fiorini 6,662,800, ossia fior. 82,269 per kilometro. — L'altra linea è destinata ad unire la rete della Compagnia alle ferrovie dello Stato ungherese, colla stessa linea di Waag. Il suo sviluppo è di 11 kilom; costerà fior. 700 mila, cioè fiorini 60,870 per kilometro.

Ferrovie spagnuole. — Il Governo è dal 1856 autorizzato a concedere una linea diretta da Madrid a Valladolid per Segovia. Una legge recentemente votata dalle Cortes sostituisce a quella concessione il diritto dato al Governo di accordare una linea da Vilalba a Segovia, questa linea potendo essere prolungata da Segovia a un punto da designarsi della ferrovia progettata da Valladolid a Cotalayud o da Valladolid ad Arizo. La sovvenzione accordata è di 60,000 pesetas per chilometro.

Ferrovie portoghesi. — Un concorso è aperto a Lisbona fino al 3 ottobre p. v. per l'aggiudicazione della ferrovia della Beïra Bexa. Questa ferrovia è destinata a congiungere la linea dell'Est della Compagnia reale delle Ferrovie portoghesi, dalla quale si staccherà presso Abrantès e quella della Beira Alta cui unirassi presso Guarda, dopo di avere attraversato una regione industriale importantissima, giovando specialmente alle città di Castello Branco, Fundao e Covilha.

La cauzione provvisoria è di 180,000 milreis, e la definitiva di 360,000. L'aggiudicazione si farà su di una cifra di 37,000 milreis per chilometro.

Il Governo concede all'aggiudicatario l'esercizio della ferrovia per una durata di 99 anni e garantisce un *minimum* d'interesse del 5,5 0[0 sulle spese di costruzione in capitale ed interessi. Questa guarentia sarà data al concessionario a misura del compimento e della messa in esercizio delle tre sezioni che comprende la ferrovia. Infine l'aggiudicatario godrà durante un periodo di cinque anni a partire dalla firma del contratto definitivo, dell'esecuzione dei diritti di dogana su tutto il materiale destinato alla costruzione ed all'esercizio della linea.

Ferrovie serbe. — Nella primavera prossima le prime sezioni delle ferrovie serbe saranno aperte alla circolazione.

Ferrovie turche. — La Porta assicurò il Governo della Romelia, che appena sarà attivata la linea ferroviaria Vienna-Belgrado-Costantinopoli, essa costruirà la ferrovia Jamboli-Burgas, affine di aprire agli Stati dei Balcani una nuova via al mar Nero.

Ferrovie americane. — Alla fine dell'anno scorso le ferrovie del Brasile, aperte all'esercizio, misuravano una lunghezza totale di chilometri 4014, e quelle in costruzione la lunghezza di chilometri 300.

Il capitale investito in ferrovie, pel quale il Governo e le provincie brasiliane hanno garantito un interesse medio del 9 0[0, ammontava a circa 240 milioni di lire italiane.

— Leggiamo nel *Times* che la costruzione della nuova rete d'una Società ferroviaria canadense (la *Canadian Pacific Railway*) fa progressi addirittura unici nella storia delle ferrovie. Cominciata nel maggio del 1881, si attende di veder finita in quest'anno la prima sezione, lunga non meno di 925 miglia inglesi — vale a dire 1400 chilometri di ferrovia in poco più di due anni e mezzo.

L'intiera linea che misurerà 2905 miglia — 4700 Km. — deve essere, secondo la concessione, terminata nel 1891, ma sarà finita prima della fine del 1885.

Disastri ferroviarii in Francia. — Uno scontro ferroviario accadde sulla linea dell'Est presso Malines, fra il treno da Parigi ad Amsterdam e un treno merci. Vi furono venti morti e quaranta feriti.

— Il 13 corr. avvenne uno scontro a Belfort fra il treno diretto proveniente da Calais e quello che da Parigi viene al Gottardo.

Il treno di Calais ebbe quattro vagoni sfracellati, otto persone rimasero ferite e una morta. L'altro treno diretto non soffrì che leggieri guasti ad una carrozza.

Fra i morti vi è Giovannina Vacchini, giovinetta quindicenne; e fra i feriti vi sono Lazzaro Vacchini padre della Giovannina, uomo sulla cinquantina; Leone Vacchini, di anni 10; Angelina Gelmini, d'anni 25, e Celestino Ferreoli, d'anni 48. Sono tutti italiani dimoranti a Parigi.

Notizie Diverse

Lavori edilizii a Roma — Le opere deliberate dalla Deputazione provinciale di Roma riguardanti il piano regolatore sono le seguenti:

Prolungamento di via Nazionale da piazza del Gesù a S. Andrea della Valle.

Allargamento del Corso fra le vie S. Claudio e Cacciabove con apertura di un tratto dalla via del Tritone e la via di S. Maria in Via.

Continuazione della via Cavour dalla piazza dell' Esquilino a via Graziosa.

La villa annessa al palazzo Corsini servirà a proseguire la passeggiata del Gianicolo.

I terreni per il Policlinico e per il palazzo di giustizia sono già in gran parte acquistati.

Si è stabilita la costruzione di un quartiere agli Orti Sallustiani, ed un quartiere industriale al monte Testaccio.

Nuova forza motrice — Scrivono da Genova al *Sole:*

Permettetemi di intrattenervi di una nuova scoperta che è chiamata ad alti destini.

Si tratta di una forza motrice duplice la quale potrà venire utilmente impiegata tanto alle locomotive di terra e di mare, quanto a mettere in azione una vettura (tramway) a due sole ruote di costruzione speciale, la quale è messa in moto da un congegno speciale ammirabile, e che oltre all' avere una velocità pari alle locomotive ordinarie, aggiunge la risoluzione di due importanti problemi: la vittoria sulle più ardue pendenze, superiori anche a quella già forte della galleria dei Giovi, ed il risparmio nel consumo del combustibile di circa il 70 per cento sul consumo ordinario sia delle macchine delle strade ferrate, quanto di quelle fumivore che trascinano gli attuali tramways che percorrono le pubbliche strade.

Questo stesso risparmio si ottiene e si ha nella locomozione marittima, alla quale questo nuovo motore potrà facilmente applicarsi, come pure può agire come motore fisso ed applicarsi a tutti gli stabilimenti industriali di qualunque genere.

Inventore fortunato di questa nuova importantissima modificazione della forza dinamica è l' ing. cav. Giuseppe Ghisi, il quale ha impiantato un grandioso stabilimento in S. Martino d' Albaro, presso Genova, dove ha praticamente attuato la sublime idea, e la sua vettura, munita di grandi ruote, non solo sta in perfetto equilibrio, ma ancora cammina con una bella velocità sopra una sola rotaia, e risolve il grande problema di riunire alla velocità, tutti gli altri requisiti che più sopra vi enumerai.

Ma indipendentemente dallo sviluppo enorme che potrà prendere questo nuovo veicolo, il quale camminando sulle strade ordinarie, sarà un perfezionamento degli attuali Tramways e potrà offrire ai passeggieri risparmio di tempo e di danaro; quello che io credo chiamato a portare una vera rivoluzione nel campo della meccanica attuale, è il motore fisso, il quale coll' enorme risparmio di combustibile creerà un' èra novella allo sviluppo delle industrie meccaniche, non solo in Italia ma nel mondo intero.

Esposizione di elettricità — Un telegramma della *Stefani* da Vienna, 16, reca:

L' Esposizione di elettricità è stata inaugurata solennemente dal Principe imperiale.

Malgrado la pioggia, assistevano alla cerimonia migliaia di persone, il corpo diplomatico e la Famiglia imperiale.

Ossequiato dal Comitato, al suono dell' inno nazionale ed in mezzo a vive acclamazioni, il Principe si è recato al padiglione imperiale, ove il presidente del Comitato, barone Erlanger, ha ringraziato l' Imperatore e S. A. I. pel loro appoggio, e i Governi stranieri per la loro premurosa partecipazione.

Quindi, pregato di aprire l' Esposizione, il Principe ha fatto risaltare l' importanza futura dell' elettricità, soggiungendo non essere forse un effetto del caso, che la terza e finora la più importante Esposizione di elettricità abbia luogo entro le ospitali mura di Vienna, ove sorsero diggià tante preziose invenzioni.

S. A. I. ha detto poscia che quest' Esposizione onora l' Impero e Vienna.

Terminando, ha ringraziato pel loro concorso gli Stati amici, e dichiarato aperta l' Esposizione, a nome dell'Imperatore. (Vive acclamazioni).

Prima di ritirarsi, il Principe ha visitato le sale, rivolgendo felicitazioni agli espositori.

All' Esposizione furono iscritti 19 italiani; esposero 5.

Ufficii telegrafici — Il 15 corrente nelle stazioni ferroviarie di Borgo Panigale, provincia di Bologna, e di Cervo, provincia di Porto Maurizio, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato, e nel seguente giorno 16 in Stienta, provincia di Rovigo, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii nella scorsa settimana, non furono trattati che scarsamente e con scambi poco importanti.

Le Azioni Meridionali, si aggirarono tra il 479.50 al 480; le Obbligazioni a 276.50; i Boni a 534.

Le Palermo-Trapani (oro) sempre ben tenute conseguirono il prezzo di 290.50; le altre (carta) a 288.50.

Le Pontebbane si distinsero per speciali richieste che le tennero a 444. Tutti gli altri valori, Azioni e Obbligazioni ferroviarie rimasero nominali.

CONVOCAZIONI

Banca popolare di Roma. — Assemblea generale degli azionisti il 26 agosto in Roma, alla sede della Società, per comunicazioni della presidenza e l'elezione del presidente, di un vice presidente e di sei consiglieri.

Banca Siciliana. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti il 23 settembre a Messina, sede sociale, per relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, presentazione dei conti e bilancio, elezione di tre Amministratori e di tre sindaci, proposte riguardanti la cauzione degli amministratori.

Società generale italiana dei telefoni. — Assemblea straordinaria per il 9 settembre 1883 in Roma, presso l'ufficio della Società, per l'approvazione delle Convenzioni stipulate colla Società « Italo-Americana per l'esercizio del telefono Bell » in Milano e « Bell Ligure » in Genova e San Pier d' Arena; partecipazione dei nuovi capitolati governativi relativi alle concessioni del servizio telefonico.

Ferrovia Albano-Anzio-Nettuno. — Assemblea straordinaria per il 3 settembre in Roma, sede sociale, per modificazioni degli articoli 1°, 13 e 14 dello statuto sociale; nomina di consiglieri d'amministrazione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione del Genio militare di Venezia (25 agosto). — Costruzione di una tagliata, di un corpo di guardia difensivo, e sistemazione di un tronco di strada al Sasso di S. Martino in valle del Cordevole presso Agordo (prov. di Belluno) da eseguirsi entro giorni 360. Importo L. 284,000. Deposito lire 28,000. Fatali 31 agosto.

Municipio di Favara (26 agosto). — Lavori per la costruzione del carcere mandamentale, da compiersi entro un anno. Importo L. 46,560.25. Deposito provvisorio L. 2,000. Fatali 12 settembre.

Prefettura di Mantova (27 agosto - esp. def.). — Lavori di difesa frontale e ripristino di scarpa all'argine sinistro di Po al froldo Croce di Scorzarolo, fra i segnali 137 e 152, in comune di Borgoforte; da compiersi entro 90 giorni. Importo ridotto L. 78,084.29. Deposito provvisorio L. 6,000, definitivo L. 12,000.

Direzione del R. Museo industriale italiano - Torino (27 agosto). — Lavori e provviste occorrenti per la costruzione di un nuovo piano con terrazzo al disopra della parte centrale nell' interno del fabbricato del R. Museo industrirle italiano in Torino, per la presunta somma di L. 23,000, da compiersi entro giorni 150. Deposito provv. L. 1,000; def. L. 2,000. Fatali a 5 giorni dal deliberamento.

Direzione del Genio militare di Alessandria (28 agosto). — Lavori delle opere di difesa sulla sinistra del forte principale nella posizione Serziera in Vinadio, da eseguirsi entro 450 giorni. Importo L. 365,000. Deposito L. 37,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Reggio Calabria (29 agosto - esp. def.). — Opere e provviste per il completamento del tratto di strada provinciale di terza serie, n. 15 dalla sponda destra del torrentello Mammone all'abitato di Caridà, della lunghezza di metri 6279.87. Importo ridotto L. 114,789.45. Dep. provv. L. 3,000; def. L. 15,000.

Prefettura di Mantova (fat. 29 agosto). — Lavori di sistemazione della tratta d'argine a destra del fiume Oglio, compresa fra il ponte di Marcaria e la Cascina Casale Piccioni nel comune di S. Martino dell'Argine, da compiersi entro 75 giorni. Importo ridotto L. 124,362. Deposito provv. L. 6,000; def. eguale al decimo del prezzo di delibera.

Municipio di Toscanella (29 agosto). — Lavori per la sistemazione della strada interna denominata Tor di Lavello. Importo L. 13,267.19. Dep. provv. L. 400. Fatali 14 settembre.

Prefettura di Catanzaro (30 agosto). — Lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dall' abitato del comune di Gasperina mette alla Stazione ferroviaria di Montauro, della lunghezza di m. 7,415, da compiersi entro 5 anni. Importo L. 81,800. Dep. provv. L. 4,500; def. L. 9,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Ascoli Piceno (30 agosto). — Lavori di correzione della strada provinciale Mezzina fra l'Olmo ed Offida. Importo L. 64,183.34. Deposito eguale al decimo dell'importo. Fatali 14 settembre.

Direzione del Genio militare (30 agosto). — Lavori per la costruzione di un soppalco e piccoli lavori nella tettoia grande della spianata d' artiglieria in Torino, da eseguirsi entro 50 giorni. Importo L. 20,000. Deposito L 2,000.

Prefettura di Chieti (31 agosto). — Lavori occorrenti pel rifiorimento della scogliera e manutenzione triennale delle opere d' arte del porto di Ortona dal 1883 al 1885. Importo L. 40,500. Dep. provv. L. 1,000; defin. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali a 15 giorni dal deliberamento.

Ospedali ed istituti annessi di Vigevano (31 agosto). — Provviste e mano d'opera occorrenti nel triennio 1884-85-86 per la manutenzione e riparazioni alle case civili e rustiche, dei fabbricati, dei cascinali, degli acquedotti ed opere di difesa alle sponde dei fiumi e torrenti nei fondi proprii di detti pii luoghi. Importo L. 45,000. Deposito L. 4,500. Fatali 15 settembre.

Prefettura di Girgenti (31 agosto - esp. def.). — Opere di sistemazione occorrenti nel primo tronco della strada provinciale Cammarata-S. Stefano Quisquina. compreso fra la Stazione ferroviaria di Cammarata e le prime case del paese, da compiersi entro dieci mesi. Importo ridotto L. 61,391.67. Deposito provv. L. 600; defin. eguale al decimo dell' importo deliberato.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Padova (fat. 31 agosto). — Opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'argine e dell'alveo del fiume Gorgone, dalla chiavica di Bebbe alla Conca di Brondolo, per l'estensione di m. 3410.60. Importo ridotto di L. 154,413, dietro il ribasso di L. 30 0|0.

Prefettura di Parma (1 settembre). — Opere e provviste per il completamento del tratto di strada dal Rio Spigone ai Salti del Diavolo, lungo m. 8874 da compiersi entro il 1885. Importo L. 83,889.45. Depos. provv. L. 4,000; def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali 10 settembre.

Comune di Popoli (prov. di Aquila) (3 settembre - esp. def.). — Opera di conduttura d'acqua potabile e costruzione di fontane in Popoli. Importo ridotto L. 57,542.68. Condizioni eguali a quelle stabilite nei precedenti avvisi.

Congregazione di Carità di Milano (5 settembre). — Riparazione ed opere di fabbrica occorrenti nel seiennio 1884, 1885, 1886, 1887, 1888 e 1889 ai caseggiati ed agli edifizii di campagna delle possessioni poste nelle provincie di Milano e Pavia. L' appalto si farà per sei separati lotti. Il deposito per il 1° è di L. 2500; del 2°, 3° e 6° di L. 2000; del 4° e del 5° di L. 3,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

31ª Settimana. — *Dal 30 luglio al 5 agosto* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,509.14	489,995.08	306.41
Settimana corrisp. nel 1882.	1,575.00	491,451.78	312.03
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 24.14	— 1,456.70	— 5,62
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,595.48	14,339,110.10	8,987.33
Introiti corrisp. nel 1882	1,530.67	13,698,910.90	8,949.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 64.81	+ 640,199.20	+ 37.71

Il 5 agosto 1883 venne aperto il tronco Baranello-Campobasso di Km. 8.

RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,377.—	214,633.28	155.87
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	201,440.67	150 55
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	+ 13,192.61	+ 5.32
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,347.62	6,965,134.56	5,168.47
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	6,625,818.83	4,952.03
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 9,62	+ 339,315.73	+ 216.44

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,166,64	14,843.98	10,208,91
Piccola Velocità	9,725,69	325,10	6,412,65
Totali . . .	39,892,33	15,169 08	16,621,56

Strade Ferrate Romane

18ª Settimana — *Dal 30 aprile al 6 maggio* 1883

colla deduzione dell'Imposta Governativa,

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	694,934.35	21,491.72
Settimana corrisp. del 1882.	1,586	660,450.25	20,425.71
Differenza (in più . . .	—	34,484.10	1,066.01
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 6 maggio 1883.	1,686,000	11,461,618.94	19,692.94
Periodo corr. 1882	1,681,032	10,747,716.40	18,520.36
Aumento	4,918	713,902.54	1,172.58
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.23
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,013.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9.907.07	53,751.66	3,9[illegible]0.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.15	459 40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091 61	10,020 20	127,36.177

Digitized by Google

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XVI Mercoledì 29 Agosto 1883. Num. 35

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

TARIFFE FERROVIARIE
fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo

L'onorevole Direzione delle ferrovie del Gottardo fece pubblicare nel N. 34 del 22 agosto corr. del *Monitore* una risposta ad altro articolo precedente sulle tariffe del servizio merci via Gottardo.

A commento di quella risposta devesi anzitutto osservare che, all'infuori delle ferrovie svizzere interessate, nessuno era in grado di conoscere quanta parte di responsabilità avesse ciascuna di esse ferrovie nella elevatezza dei prezzi di trasporto sul percorso svizzero; imperocchè le quote parziali spettanti a ciascuna Amministrazione non furono comunicate nè all'Alta Italia, nè ad altri, fatta eccezione soltanto pella tariffa dei cereali in partite di almeno 10 mila tonnellate per anno, come appunto è accennato nell'articolo ultimo del *Monitore* a cui la Gotthardbahn ha creduto di rispondere. Perciò era assai naturale che l'autore di quell'articolo non disgiungesse la responsabilità della Gotthardbahn da quella delle altre ferrovie svizzere e formulasse il proprio giudizio su quello che gli era noto, cioè sulla elevatezza delle tasse complessive del percorso svizzero; riservando soltanto, come egli equamente ha fatto, la parte della Gotthardbahn per ciò che ha tratto alla tariffa dei cereali in partite di almeno 10 mila tonnellate, perchè, come si disse, solo di questa tariffa conosceva la quota parziale spettante a quella Amministrazione.

La ferrovia del Gottardo, nella risposta all'articolo del *Monitore*, intende separare adunque la propria causa da quella delle altre Amministrazioni svizzere ed abbandona queste, invero poco fraternamente, alla giustezza degli appunti mossi alle tariffe svizzere, ma anche alleggerita di così grave pondo, non riesce a trarre in salvo quelle che sono le sue proprie tariffe. Ed infatti, pur ritornando sull'argomento favorito dei *cereali in partite di almeno* 10 *mila tonnellate per anno spedite da una sola Ditta*, la Gotthardbahn si compiace osservare che essa ha delle basi più ridotte per talune importanti stazioni, ad esempio cent. 4,3 per Basilea e cent. 4.4 per Berna, (beninteso colla distanza aumentata di 57 chilometri in confronto alla reale), mentre la base italiana è cent. 4.75. Veramente è da osservare che questa anche per un trasporto di 10 tonnellate è di soli 4 cent., ed i 3|4 di centesimo restanti rappresentano l'imposta fiscale del 2 p. 0|0 (in cui l'Amministrazione ferroviaria nulla ha da vedere) ed i corrispettivi pella manipolazione, spese di Stazione, tasse e facchinaggio doganale alla frontiera; corrispettivi questi che sarebbe facile dimostrare alla G. B. come non lascino davvero margine alcuno di benefizio. Ma vogliasi per un momento ammettere la minore elevatezza delle basi svizzere in confronto alle italiane per questi trasporti speciali che finora nessuno ha effettuato, e si potrà sempre domandare se un prezzo ridotto vincolato ad una condizione irrealizzabile non diventi illusorio e quindi illusoria la concessione che si è creduto di farne.

Non è già sul caso eccezionale e di nessuna pratica applicazione che occorre portare la controversia; bisogna basarsi invece sul caso comune di tutti i giorni ed accessibile a tutti gli speditori, su quello del vagone completo carico di sole 10 tonnellate. E per questo l'Alta Italia con 228 kilom. da Genova P. C. a Pino, pei cereali applica la base di centes. 4.75 per tonnellata e chilometro, comprese imposta e tasse accessorie, mentre la Gotthardbahn fa pagare da Pino a Rothkreuz L. 19 16 ogni tonnellata per chilometri 238 tassabili, dei quali soli 181 sono reali e quindi la sua vera base chilometrica sulla percorrenza virtuale è di centes. 8.05 e sulla percorrenza reale nientemeno che centes. 10.58. E qui la Gotthardbahn è sola, nè può invocare certo la corresponsabilità delle altre ferrovie svizzere!

L'Alta Italia nei casi di forti quantitativi di merci, accorda riduzioni, anche maggiori di quelle vantate dalla Gotthardbahn, ma senza appoggiare sovra essi la dimostrazione erronea della mitezza delle proprie tariffe ed anzi essa è ben disposta, quando l'ipotesi delle 10|m tonnellate in un anno diventi una realtà, ad accordare dei ribassi proporzionali sulla propria tariffa.

Il divario enorme che corre tra le basi normali dell'Alta Italia e della Gotthardbahn, costituisce per questa un fatto di conclusione così schiacciante, che essa ben lo

sente e procura schermirsene nella sua risposta, col dire che non trova motivo per adottare la base dell'Alta Italia e che deve essere còmpito di questa il facilitare l'*esportazione* dei prodotti del proprio paese. È facile rispondere anzitutto che motivo serio per essa di abbassare le sue tariffe c'è veramente, perchè assai più deve interessarle di attivare e creare un discreto traffico sulla sua unica linea di ciò che non interessi all'Alta Italia, che ha altre risorse ed altri traffici per differenti valichi internazionali, i quali forse possono darle, come le davano prima dell'apertura del Gottardo, maggiori profitti sovra più lunghe percorrenze.

In secondo luogo il traffico dei cereali da Genova pella Svizzera e la Germania non è di *esportazione* ma di semplice *transito* pell'Alta Italia, nello identico modo che è *transito* pella Gotthardbahn; quindi nessuna ragione di trattarlo a stregua diversa sui due percorsi. L'esempio di ciò che fanno le ferrovie germaniche pei ferri e pei carboni, davvero, non calza, nè vale ad incoraggiare le ferrovie italiane nella buona via su cui vorrebbe condurle la Gotthardbahn, imperciocchè le tariffe pelle merci testè nominate fissate dalle ferrovie germaniche si risolvono in una concorrenza efficace a danno del porto di Genova e per quanto l'Alta Italia non possa, nè voglia opporsi alla applicazione di quelle tariffe, in verità assai miti, tuttavia essa non è certo in grado di accordare altrettante agevolezze ed a nessuno viene in mente di pretendere che essa faccia pei ferri e pei carboni ciò che fanno le ferrovie tedesche. Piuttosto sarebbe da chiedere alla Gotthardbahn ed alle altre ferrovie svizzere perchè non facciano pelle esportazioni italiane i ribassi per esse favolesi accordati alle esportazioni tedesche, ma su questo proposito non vogliamo soffermarci ora, perchè di indole assai delicata e di natura tale che non può trattarsi nella presente occasione.

Ritornando alla tariffa dei cereali, la Gotthardbahn esamina ciò che accordano le Ferrovie francesi P. L. M. ed austriache del Sud pelle provenienze di siffatta merce da Marsiglia e da Trieste rispettivamente, per concluderne che il loro sacrifizio è maggiore di quello che l'Alta Italia fa per Genova. Veramente le basi italiane differiscono da quelle francesi ed austriache solo di pochi millesimi, tuttavia è un fatto che le prime sono alquanto superiori. L'argomentazione ha dunque un valore, ma, affrettiamoci a dirlo, è valore soltanto apparente, poichè la Gotthardbahn dimentica, o meglio fa le viste di dimenticare, che mentre l'Alta Italia fruisce di un percorso di 228 chilometri, la ferrovia francese P. L. M. ne ha da Marsiglia a Ginevra più che il doppio, chilometri 476, e la Südbahn austriaca ha addirittura chilometri 835.

Considerato adunque che i percorsi riuniti dell'Alta Italia e della Gotthardbahn (228 + 238 = 466) raggiungono, o quasi, il percorso almeno della P. L. M., non pare forse alla stessa Gotthardbahn che per lottare ad armi eguali in favore di Genova contro Marsiglia sarebbe logico e giusto che essa associasse i suoi sforzi a quelli dell'Alta Italia ed accordasse, *anche per un solo vagone*, dei prezzi pari a quelli italiani? Risponda soltanto a questo punto la Gotthardbahn e ci dia torto, se può farlo con sicura coscienza! La proposta regge *a fortiori* per quanto riguarda il confronto colla Südbahn, poichè, applicandola ai trasporti in provenienza da Venezia ed in concorrenza con Trieste, si avrebbero nei percorsi riuniti dell'A. I. e della Gotthardbahn, chilometri 597, da raffrontare coi chilometri 835 della Ferrovia austriaca. È a questo modo che si può sperare di attrarre il traffico e non mai coll'aspettare vantaggi unicamente dal sagrifizio altrui; se lo lasci dire, l'onorevole Direzione delle Ferrovie del Gottardo!

Di sagrifizi ormai l'Italia e con essa le Ferrovie italiane ne hanno fatti abbastanza, fin troppo! ed in verità si poteva credere di trovare migliori disposizioni negli altri interessati alla prosperità della via Gottardo, per contribuire cogli sforzi comuni ed in proporzionata misura a raggiungere quella che pur dovrebbe essere la meta comune. Invece l'Alta Italia ha dovuto pur troppo persuadersi che i suoi ribassi giovano per nulla al commercio italiano e deve ancora temere che nuovi sagrifizi da sua parte si convertano in nuovi vantaggi per chi nulla ha finora sagrificato, giacchè non è improbabile che le Ferrovie svizzere mantengano elevati ed all'occorrenza rialzino ancor più le proprie tariffe, qualora le riduzioni delle quote italiane lascino margine sufficiente per farlo.

Così sulla entità delle spese locali che aggravano i trasporti in partenza da Genova, è bene notare che quel porto, nelle condizioni attuali, richiede dispendi maggiori di altri porti rivali; è questa una necessità che cesserà solo quando sieno compiuti i lavori a cui si sta ora attendendo con insuperata ed insuperabile alacrità. I corrispettivi che la Ferrovia domanda per quei dispendi non le lasciano profitto di sorta e rappresentano il semplice rimborso della spesa viva incontrata, quando pure questa possa essere, e non lo è sempre, integralmente rimborsata. Che direbbe la Gotthardbahn se le venisse chiesto di rinunziare agli aumenti di distanza che essa computa pelle tratte alpine? Probabilmente risponderebbe che lo farà quando saranno completamente spianate le Alpi e con maggiore ragione l'Alta Italia non può rinunziare ed essere rimborsata delle spese che deve sostenere nelle presenti condizioni del porto di Genova.

La lettera della Gotthardbahn, inserita nel *Monitore*, chiude col rilevare che non è esatta l'osservazione contenuta nell'articolo a cui essa risponde, che cioè alle tasse di porto svizzere debbonsi aggiungere le spese di manipolazione della merce all'arrivo. Senza mettere in dubbio tale affermazione dell'onorevole Amministrazione sunnominata, devesi per altro notare che essa non concorda col disposto degli articoli 28 e 29 delle *Tariffe interne del Gottardo*, riportato nelle *Prescrizioni della Tariffa del servizio diretto italo-svizzero*, ed a tenore del quale restano a cura e spese delle parti le manipolazioni delle merci a piccola velocità non ascritte alle classi 1 e 2, A' e B, come appunto i cereali.

Dopo quanto abbiamo scritto, noi riteniamo completamente esaurita la polemica, omai troppo lunga, intorno alle tariffe ferroviarie per le merci fra la Svizzera e l'Italia, via Gottardo. E ciò tanto più che l'Amministrazione del Gottardo, come i lettori avranno potuto facilmente conoscere dalle surriferite osservazioni, ha cercato nella sua replica di spostare la questione e di portarci su di un terreno, che non era quello su cui dovevasi rimanere.

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

(Continuaz. e fine — Vedi N. 34).

Compendiati così i rapporti di un valico alpino verso la valle del Rodano, cogli interessi italiani, giova esaminare alcune quistioni che ad esso si collegano. Oggi non è dato prevedere se ed in quale misura l'Italia vorrà contribuire in quest'opera, nè conviene entrare in simili apprezzamenti, per non uscire di troppo dal campo scientifico. Tuttavia si fa palese, che la semplice adesione creerebbe l'impegno di costruire la rampa d'accesso, da Domodossola all'imbocco del grande traforo; e giova anzi notare che, nelle pubblicazioni fatte in Isvizzera, si parla di una nota del 23 maggio 1877 al Consiglio federale, colla quale l'Italia avrebbe preso impegno di costruire la rampa d'accesso meridionale, va-

lutata 28 milioni. Non conoscendosi nè il tenore, nè il valore di quella quota, la quistione, per ora, dovrebbe ritenersi insoluta. Ma in vero non si può a meno di tener conto che nel recente trattato di commercio fra la Svizzera e l'Italia è detto che questi due Governi: « desiderosi di completare e di estendere le relazioni commerciali fra la Svizzera e l'Italia, s'impegnano a favorire, per quanto si potrà, la creazione di vie di comunicazione destinate ad allacciare fra loro i due paesi, e segnatamente ad assicurare da ambe le parti tutte le facilità possibili ad intraprese aventi per iscopo di mettere in rapporto diretto, per mezzo della locomozione attraverso le Alpi Elvetiche, le linee di strade ferrate al nord ed al sud di queste montagne. » Ora è evidente che questo articolo allude alla congiunzione delle nostre ferrovie colla valle del Rodano, poichè non vi sono per ora altri possibili allacciamenti.

Questa generica adesione è un principio d'impegno, anzi con molte riserve, è un formale impegno. Ma le condizioni sono indeterminate, ed è di queste che il Governo ed il paese dovrebbero attivamente preoccuparsi, portando la loro attenzione sopra le diverse quistioni che potranno sorgere e che anzi dovranno dall'Italia stessa essere sollevate prima di stipulare patti definitivi; quistioni assai gravi delle quali conviene menzionare le principali.

La prima quistione riguarda la parte tecnica, e innanzi tutto il tracciato da preferirsi. Finora si sono discussi progetti studiati sotto il punto di vista francese e svizzero, i quali, mentre con molta probabilità potranno rispondere anche agli interessi italiani, non dispensano l'Italia di fare essa pure i suoi studi. Nè questa dovrebbe trascurare l'esame del valico del Gran San Bernardo che raggiungerebbe a Martigny, la stessa linea del Sempione. Poichè non si deve negare che, quando fosse dimostrato possibile un nuovo progetto, il quale rendesse più agevole il valico, mediante un traforo più lungo di quello proposto, e perciò con imbocchi assai meno elevati, la linea del San Bernardo risponderebbe meglio agli interessi della valle del Po, perchè apporterebbe i suoi beneficii, non soltanto alle provincie poste a sud e ad occidente del Lago Maggiore, ma anche a tutto il Piemonte, compresa Torino; e che, colla costruzione di una linea di allacciamento da Santhià a Ivrea, si abbrevierebbe certamente la linea Brindisi-Calais in confronto di quella pel Sempione. Perocchè é indubitato che, anche in questa linea verso nord-ovest, non potrà essere preferito un valico, solo perchè sia più facile e meno dispendioso, quando non corrisponda al cammino più diretto della linea commerciale che si vuol creare; e di certo, sotto questo aspetto, gl'interessi italiani e francesi non potranno a meno di coincidere.

Altro problema di carattere tecnico, è pur quello relativo alla scelta del tracciato per la rampa d'accesso sul territorio italiano, per determinare cioè se sia preferibile il meno costoso, e che si calcola 16 milioni, con pendenza del 22 per mille, oppur quello che si valuta 34 milioni, ma con più dolci pendenze del 12,50 per mille. Ora par chiaro che trattandosi di una linea di primo ordine, nella quale si cerca di ridurre al minimo possibile la lunghezza virtuale, la Francia insisterà perchè si dia la preferenza ai tracciati virtualmente più brevi, e par chiaro che all'Italia possa convenire di assecondare un'opera più perfetta, purchè vengano garantiti i suoi interessi nelle quistioni d'ordine economico. Ma, non si può a meno di ripeterlo, tutte queste quistioni devono essere, anche coll'opera imparziale del Governo, maturamente esaminate sotto il punto di vista italiano, come fu fatto, preventivamente, quando si trattò della linea del San Gottardo.

La seconda è una quistione commerciale di sommo interesse e che ho già menzionata. Nessuno ignora che colla riduzione dei prezzi dei trasporti, recentemente concordata fra la Compagnia Paris-Lyon-Mèditerranée e le Società svizzere, si cerca di far concorrenza agl'interessi italiani. Si pone Marsiglia contro Genova, e col giuoco delle tariffe si procura di proteggere quella contro di questa. Nessuno ignora parimenti che, come ho già accennato, anche l'Austria, giovandosi d'una posizione che la rende arbitra dei trasporti, protegge i suoi porti e la sua rete, in modo che il movimento della linea pontebbana si limita a L. 10,000 per chilometro. Inaspettato disinganno per chi ne promosse la costruzione, per cui un sapiente e dotto nostro scrittore (il prof. Luzzatti) parlando delle delusioni causate dalle linee create per mezzo dei valichi alpini, ebbe ad esclamare: « Così dopo tante speranze e tante spese, la più lunga e la più breve si equivalgono pel commercio principale ». Tali deviazioni artificiali del movimento commerciale sono assai deplorevoli, però non sono per intero irreparabili.

Come sono soggette ai trattati le tariffe doganali, potrebbero esserlo, in quanto tendono a creare concorrenza internazionale, anche le tariffe ferroviarie, perocchè da queste, come da quelle, deriva il prezzo finale della merce. La concorrenza delle distanze, delle minori pendenze, dei migliori mezzi di locomozione, della rapidità dei trasporti, del più perfetto servizio, è la concorrenza legittima e benefica, alla quale niuno potrebbe fare ostacolo; ma la concorrenza delle tariffe di favore, quando almeno non sia regolata e circoscritta da certe norme e da certi principii, è illegittima, e come tende a rendere inutile la creazione dei nuovi valichi che hanno per iscopo la concorrenza della prima specie, tende incautamente a creare una grave perturbazione nell'industria ferroviaria.

Per la quale cosa l'Italia, prima di aderire all'apertura del nuovo valico e di consentire un qualsiasi contributo, dovrebbe porre per condizione che la quistione delle tariffe fosse risolta con un trattato per ottenere che a ciascuna linea venga assicurato il movimento naturale derivante dalle distanze virtuali, contro ogni concorrenza artificiale. Senza accordi di questa natura, sarebbe davvero inutile e sprecata qualunque spesa per accorciare le vie del traffico internazionale, e sarebbe opera poco assennata l'imporre alla Nazione nuovi sacrificii, che condurrebbero indubbiamente a nuovi disinganni.

In tale trattato dovrebbe intervenire anche la Svizzera, la quale in buona parte è arbitra della situazione, perchè da essa dipendono le tariffe nei lunghi tratti da Pino e da Chiasso a Lucerna, sulla linea del S. Gottardo, come da essa dipenderebbero quelle della linea del Sempione pel lungo tragitto da Brieg a Pontarlier. Le linee d'accesso sul territorio italiano essendo brevi, non lasciano all'Italia un mezzo per bilanciare gli effetti delle tariffe franco-elvetiche; ed ora essa si avvede a quale danno trovasi esposta, dall'essere in due punti di confine cotanto meridionali come Pino e Chiasso, le congiunzioni della rete del San Gottardo colla rete italiana. Mentre, per esempio, per lo Spluga la linea avrebbe percorso per forse 150 chi-

lometri di più il territorio nazionale, ed avrebbe permesso all'Italia di gareggiare più efficacemente colle tariffe franco-elvetiche.

Ma perchè il trattato abbia maggiore efficacia, e non possa essere rovesciato dalla prima bufera, e siccome interessa anche il centro d'Europa, sarà il caso di esaminare se ad esso debbano partecipare altri Stati interessati, e specialmente la Germania.

La concorrenza del Sempione andrebbe apparentemente a danno della concorrenza che ora colle tariffe si fa dalla Francia al San Gottardo, e sotto questo aspetto l'Italia ci guadagnerebbe. Ma neppure un simile effetto può essere certo, quando non è dato prevedere fin dove si voglia spingere la gara delle tariffe. Ciò dimostra che la Francia stessa dovrebbe sentirsi interessata a regolare con accordi internazionali questa materia, perocchè se essa calcola tanto sugli accorciamenti, di cui prevede di godere i vantaggi, non dovrebbe di certo consentire che tali accorciamenti potessero essere di poi contrastati coll'artificio delle tariffe.

Vero è che l'idea di regolare in qualche guisa, coi trattati le tariffe, allo scopo indicato, non potrà a meno di incontrare, in pratica, gravissime difficoltà, segnatamente perchè quelle dipendono, non dai soli Governi, ma anche da Società concessionarie; ma è vero altresì che, come l'esperienza ha dimostrato, non sarebbero giustificate, per l'Italia almeno, cospicue spese per nuovi valichi, quando non si trovasse modo di assicurare, che questi saranno per rendere i servigi che se ne attendono.

L'Italia deve ben ponderare tutte queste quistioni, affine di evitare il caso che venga, al di là delle Alpi, sollecitato il nuovo traforo per altri fini, ma che poscia svaniscano tutti i beneficii che oggi si predicono per l'Italia, perocchè, qualora la controversia delle tariffe continuasse, gli interessi italiani potrebbero averne danni incalcolabili.

La terza è una quistione doganale. Gli autori svizzeri del progetto del Sempione, hanno ritenuto senz'altro che la Stazione internazionale sia stabilita a Brieg sul territorio svizzero; la quale cosa non corrisponde punto allo scopo della linea. La Svizzera è la meno interessata, e lo è pei soli cantoni del Vallese e di Vaud. Essa parteciperebbe a quest'opera come paese di transito del commercio fra l'Italia e la Francia, e la cosa più naturale si è che le dogane sieno al di fuori del suo territorio, e che cioè le Stazioni internazionali vengano create in Italia ed in Francia, ossia negli Stati che hanno maggiori interessi da garentire. Alla Francia stessa conviene che la Stazione internazionale sia, non in un paese di transito, ma in un paese di provenienza e di destinazione. Per la quale cosa l'Italia ha tutte le ragioni per chiedere, che la Stazione internazionale sia posta nella valle della Diveria.

La quarta infine è una quistione territoriale. Mentre il traforo del San Gottardo fu aperto sul suolo elvetico, quello del Sempione, al pari del tunnel del Cenisio, sarebbe aperto sulla linea di confine e giacerebbe, per circa la metà, nel sottosuolo italiano. Per la linea del Cenisio tutto fu regolato col trattato del 25 maggio 1862. E siccome in quest'opera si pareggiavano, può dirsi, gli interessi dei due Stati contraenti, così (cogli articoli 1, 3 e 8) venne divisa per metà la spesa e fu stabilito che a tutela dei rispettivi interessi politici, a lavori finiti i due Stati avrebbero preso possesso delle opere, sia sotterranee che esterne, costruite nei rispettivi territorii. Ma siccome pel passaggio del Sempione l'Italia non vorrà di certo sostenere la metà della spesa, potrebbe sorgere qualche dubbio sul possesso del traforo. Ora, siccome il possesso territoriale dello Stato, anche nella parte sotterranea, non può subire alcuna restrizione, importerà riconoscere (sebbene per principio di diritto internazionale possa sembrare sottinteso) che per la stessa ragione che la Svizzera ha il possesso materiale di tutto il traforo del San Gottardo, benchè eseguito principalmente a spese d'altri Stati, così all'Italia spetta il possesso della parte del nuovo tunnel che esisterà entro i suoi confini; e però converrà statuire che il Governo italiano, a tutela de' suoi diritti e interessi, e qualunque possa essere il contributo che sarà per dare, a traforo compiuto debba prendere possesso di tutti i lavori esterni ed interni eseguiti sul suo territorio. E questa dovrebbe certamente essere una condizione imprescindibile della sua adesione.

Questo succinto studio della nuova linea alpina condurrebbe pertanto alle seguenti conclusioni: che il valico del Sempione soddisfa in modo eminente ad interessi francesi, e provvede, in un rapporto assai più modesto, ad interessi italiani; che l'Italia, quando si risolvesse ad associarsi a questa importante opera, avrebbe convenienza di assecondare l'idea francese, col dare la preferenza al tracciato più breve ed alle rampe d'accesso con pendenze minori; che intanto e fin d'ora essa dovrebbe studiare i progetti sotto il punto di vista italiano e non trascurare quello del Gran San Bernardo; che però l'Italia, anche con qualche sacrifizio, dovrebbe, prima di dare il suo consenso, porre le seguenti condizioni:

Che un trattato fra l'Italia, la Francia, la Svizzera e la Germania regoli, entro certi limiti, la questione delle tariffe in modo che alle diverse linee internazionali non possa essere sottratto, col mezzo di riduzioni di favore, il movimento naturale derivante dalle minori distanze virtuali;

Che la Stazione internazionale del gran tunnel sia posta sul territorio italiano;

Che, senza aver riguardo *alla misura del contributo* dell'Italia, il Governo italiano, ad opera compiuta, debba prendere possesso della parte del traforo e di tutti i lavori esterni, che saranno eseguiti sul territorio nazionale.

Non è certo colla stessa aspettazione e collo stesso entusiasmo, onde fu salutata l'apertura del Cenisio e degli altri valichi alpini, che l'Italia acclamerà a quella del traforo del Sempione. Tuttavia, qualunque sia il giudizio e l'opinione del paese sull'importanza di questo o quel traforo, certo è che tutti gl'Italiani saranno lieti di veder sorgere una nuova linea internazionale verso il nord-ovest d'Europa, sia pel Sempione che per altro colle, purchè con certe condizioni valevoli a tutelare i loro commerci. Essi ne avranno anche una soddisfazione morale, pensando con legittimo orgoglio, che se per la prima volta verrà aperto un traforo di oltre 18 chilometri, sarà perchè i perforatori del Frejus insegnarono al mondo il segreto di queste meravigliose opere, di cui ora si trasformarono i congegni, ma sempre cogli stessi principii. Poichè se, mercè successive modificazioni, si giunse al sistema Brand, col quale si fa agire sulle perforatrici, non più l'aria compressa, ma direttamente la pressione idraulica, e si sostituisce al si-

stema della percussione quello della trapanazione anulare, si mantenne all'invenzione il carattere primitivo, senza superarne di molto la rapidità degli effetti. Gli stranieri d'Occidente e del Nord, che in tante arti ci furono precursori e maestri, devono riconoscere che l'arte dei grandi trafori è interamente dovuta agli Italiani.

Nè io saprei meglio chiudere questa informe dissertazione, che rendendo omaggio alla memoria di quegli alti intelletti, che, conquistando per sè gloria imperitura, accrebbero splendore alla patria ed al secolo nostro; talchè se le loro opere saranno eterne, i loro nomi, come i nomi degli accorti uomini di Stato del piccolo Piemonte che li assecondarono, saranno immortali.

G. Cadolini.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 giugno 1883.*

(Continuazione — Vedi n. 34).

c) Servizio delle merci fra la Germania e l'Italia. — Come già abbiamo fatto notare nella nostra relazione della gestione del 1881, si è stabilito fra le Amministrazioni germaniche e svizzere, di fissare le tariffe per i percorsi al nord della frontiera italo svizzera, sulla base del sistema germanico di riforma. Al principio del 1882, le Amministrazioni italiane dichiararono ch'esse avrebbero accordato per il servizio fra l'Italia e la Germania, via Gottardo, la stessa classificazione di merci e le stesse parti proporzionali di tasse che per il servizio fra l'Italia e la Germania, via Brennero. I negoziati pur rammentati nella relazione precedente e relativi al regolamento delle condizioni di concorrenza fra la via del Gottardo e quella del Brennero, hanno condotto ad un accordo fra le Amministrazioni concorrenti a questi servizii, accordo di cui diamo qui sotto i punti essenziali; l'incominciamento del traffico si effettua, per la via (Gottardo o Brennero) che offre la più breve distanza fra la Stazione di partenza e quella d'arrivo. Il traffico fra le Stazioni della Germania e dell'Italia, per le quali la differenza fra la distanza totale, via Gottardo e via Brennero, non è superiore al 20 0[0 della distanza al nord delle Stazioni-frontiere della Svizzera e l'Italia e dell'Austria e l'Italia, è considerato come traffico comune. Sui prodotti risultanti da questo traffico, riferentesi ai percorsi germanici-svizzeri o germanici-austriaci si accollarono alla via che effettua il trasporto, le spese di trazione ed alla Compagnia speditrice, le spese di spedizione percepite Il saldo è diviso per metà fra le due vie (Gottardo e Brennero). I prodotti del resto (non comune) del traffico si riportano esclusivamente alla via che effettua il trasporto. Per la formazione delle tariffe, le ferrovie tedesche hanno adottato le unità prussiane, e le Compagnie svizzere le unità prussiane con un supplemento del 20 0[0 per le distanze sino a 100 km, e del 15 0[0 per quelle al di là di 100 km, misurati a partire dalle Stazioni-frontiere fra la Svizzera e la Germania.

Quanto alla tariffa delle merci fra l'Italia e la Germania, via Brennero, in vigore all'epoca della formazione di quelle tariffe essa offriva per le relazioni appartenenti, quanto alla trazione da eseguire secondo le Convenzioni, alla zona della via del Gottardo, delle tasse meno elevate di quelle risultanti per il Gottardo dal calcolo sulle basi suesposte, si compresero le tasse corrispondenti della tariffa del Brennero in quelle del Gottardo. Si stabilirono sulla base di unità fissate in modo speciale, delle tasse eccezionali per un certo numero d'articoli particolarmente importanti e parzialmente esposti alla concorrenza per acqua. Per tenere conto della distanza esistente fra il sistema germanico-svizzero e il sistema italiano di tariffe, si dovettero stabilire generalmente delle tariffe dette di congiungimento. Per le tariffe elaborate secondo questi principii, indicheremo quelle che sono entrate in vigore alla messa in esercizio (1° giugno) della linea diretta Immensee-Chiasso: 1. la tariffa generale (1ª e 2ª parte) per il trasporto delle merci tra la Germania e l'Italia; 2. la tariffa eccezionale per il trasporto a grande velocità dall'Italia in Germania di derrate alimentari a vagoni completi; 3. la tariffa eccezionale per carboni ecc del bacino della Sarre in Italia; 4. la tariffa eccezionale per carboni, ecc. del bacino della Ruhr in Italia; 5 la tariffa provvisoria per il trasporto delle merci dalla Baviera e dalla Sassonia a Chiasso-transito. Le tariffe n. 1 a 4 non poterono tuttavia essere applicate che nei percorsi germanici-svizzeri, le Amministrazioni italiane avendo dichiarato di volerle esaminare in modo più particolareggiato, prima di introdurle sulle loro linee. In seguito, tutti i trasporti dovevano essere rispediti alla partenza da Chiasso, e si applicavano al sud di Chiasso, non le tasse contenute nelle italo-germaniche, ma le tasse interiori italiane. Non è che al 6 settembre che si è potuto stabilire, per l'adesione data dalle Amministrazioni italiane, la spedizione diretta dalla Germania in Italia; a questa data comparvero pure le nuove edizioni della tariffa generale per il trasporto delle merci fra la Germania e l'Italia e della tariffa eccezionale per derrate alimentari, in questa occasione le Stazioni bavaresi e sassoni furono comprese egualmente nella prima delle dette tariffe; nello stesso tempo fu soppressa le tariffa designata al n. 5. Per favorire il traffico verso le rive del Lago Maggiore, si resero più tardi le tasse per carboni e ferri al nord di Chiasso contenute nelle tariffe italo-germaniche, applicabili parimenti ai trasporti per Locarno transito (a destinazione delle Stazioni italiane del lago maggiore e al di là). Questa misura è stata tuttavia rapportata all'apertura della linea Cadenazzo-Pino. Fra le tariffe elaborate durante l'esercizio 1882, menzioneremo ancora la tariffa eccezionale per zuccheri greggi provenienti dalla Germania e destinati alle Stazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, e la tariffa eccezionale per i carboni, ecc. dalla Sassonia in Italia; una nuova edizione di questa tariffa si è pubblicata all'epoca della messa in esercizio della linea Cadenazzo-Pino (4 dicembre).

Alla stessa epoca sono state poste in vigore anche le tariffe seguenti rese necessarie dall'apertura della detta linea: 1. Quarta parte della tariffa generale per il trasporto delle merci tra la Germania e l'Italia; 2. Primo supplemento alla tariffa per il trasporto delle derrate alimentari tra la Germania e l'Italia; 3. Nuove edizioni delle tariffe eccezionali per i carboni, ecc. dei bacini della Sarre e della Ruhr. Inoltre si procedette nell'intervallo alle modificazioni e ai complementi necessari delle tariffe e delle prescrizioni sulla direzione da seguirsi. Ci resta infine da ricordare l'interruzione della circolazione sul Brennero in seguito ad inondazioni, che ci obbligò a stabilire temporaneamente una tariffa eccezionale per le zone germaniche che piegano a tenore delle Convenzioni, sulla via del Brennero. Non vi è bisogno di dire che alla ripresa del servizio sul Brennero, questa tariffa venne soppressa. Le trattative sulla questione di sapere se e fino a qual punto il traffico che, secondo le Convenzioni, avrebbe dovuto passare pel Brennero, deve essere considerato come traffico comune, non erano terminate alla fine dell'esercizio di cui parliamo.

d) Servizio delle merci fra l'Italia, il Belgio e l'Inghilterra. — Per il servizio fra l'Italia da una parte, il Belgio e l'Inghilterra dall'altra, si stabilirono durante l'esercizio le tariffe seguenti: 1. tariffa eccezionale per il trasporto a grande velocità, delle derrate alimentari con vagoni completi dall'Italia nel Belgio e in Inghilterra, via Chiasso; 2. tariffa eccezionale per carboni ecc. dal Belgio in Italia via Chiasso. Le Amministrazioni italiane non hanno tuttavia accordato ancora la spedizione diretta tra le Stazioni belghe e inglesi da una parte e le italiane dall'altra parte, di guisa che i trasporti di questi generi hanno dovuto, durante tutto l'anno, essere rispediti alla partenza da Chiasso. Per ciò che riguarda le derrate alimentari si è convenuto

col Brennero di dividere per metà — e in questo caso di adottare la ripartizione del tonnellaggio reale delle merci (*Naturaltheiltung*) — il traffico proveniente dalla linea Verona Modena-Bologna Pistoia-Firenze-Roma, e dalle Stazioni situate all'est di questa linea e al sud di Roma. I negoziati relativi alla creazione d'una tariffa generale per il trasporto delle merci fra il Belgio e l'Italia non hanno avuto la loro soluzione durante l'esercizio del 1882.

e) Servizio delle merci tra i Paesi Bassi e l' Italia. — Delle trattative hanno avuto luogo quanto alla creazione di tariffe dirette tra l'Italia e l'Olanda, ma esse non furono spinte abbastanza innanzi perchè si sia potuto provvedere durante l'esercizio ai calcoli delle tariffe.

f) Servizio delle merci tra la Francia e l'Italia. — Allo scopo di attirare il più che fosse possibile alla via del Gottardo il traffico tra la Francia e l'Italia, si è applicata dal 1° novembre una tariffa per il servizio diretto delle merci fra Delle transito e Chiasso transito. Si è creata egualmente per il servizio fra Delle e Pino transito una tariffa analoga, che è andata in vigore il 1° gennaio 1883. I negoziati relativi allo stabilimento d' una tariffa per il trasporto di merci a grande ed a piccola velocità tra Parigi e Chiasso transito, sono stati terminati durante l'esercizio, di modo che questa tariffa ha potuto essere applicata nel corso del mese di gennaio 1883.

B. Servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea.

a) *Linee ticinesi di pianura.* — L'organizzazione di già in vigore sulle linee ticinesi di pianura è rimasta fino all'apertura dell'insieme della rete.

A lato della manutenzione di queste linee, il personale dovette occuparsi anche dei lavori importanti di ricostruzione e di quello di trasformazione e d'ingrandimento delle Stazioni. Abbiamo già rammentato gli ultimi al Capitolo della costruzione della linea; nei primi rientra il rifacimento generale della via dei tronchi da Biasca a Cadenazzo e da Lugano a Chiasso, lavoro eseguito per mettere queste linee nelle condizioni rese necessarie dall' accrescimento del traffico. Questo rifacimento è consistito nel cambiare le traverse e i regoli difettosi, nell'aumento del numero delle piastrelle e nel cambiamento parziale degli arpioni a vite dei regoli. Questi lavori erano compiuti per la maggior parte alla fine dell'anno 1882.

All'apertura dell'esercizio della rete intiera, le linee ticinesi di pianura furono incorporate nell'organizzazione definitiva.

b) *Goeschenen-Airolo.* — L' organizzazione provvisoria del servizio di sorveglianza e di manutenzione di questo tronco, servizio che fu messo sotto gli ordini dell'ingegnere in capo, già nominato, per l'esercizio, esigette il personale seguente: 1 capo di distretto, 8 capo cantonieri e rimpiazzanti, 8 guarda-tunnel e aiutanti, 2 guardiani di teste, 2 guarda-stazioni Per il mantenimento della linea si formarono 4 gruppi di operai.

c) *Rete intiera.* — L'organizzazione definitiva del servizio di sorveglianza e di manutenzione delle linee è entrata in vigore all'apertura dell'esercizio della rete intiera Essa posa sul principio ammesso dalla Svizzera e dalle Compagnie della Giura-Berna-Lucerna e della Svizzera occidentale, cioè quello della separazione del servizio di sorveglianza da quello di manutenzione.

Il servizio delle barriere rientrando nel primo, forma un servizio a parte, di guisa che i guardavia possono dedicarsi intieramente alla sorveglianza e alla piccola manutenzione della linea. Non è che in via di eccezione, cioè quando il servizio di sorveglianza non reclama la presenza continua della guardia che questa può lavorare alla manutenzione della linea Il servizio di notte è fatto da guardie speciali.

Per il servizio delle barriere s' impiegano, per la maggior parte, le donne dei guardiani e degli operai definitivi.

Secondo questa organizzazione, l'insieme della rete si divide in tre sezioni d'ingegneri della via, 11 sezioni di capi di distretto e 35 sezioni di capi cantonieri. Lo stato del personale alla fine dell' anno 1882 si trova al capitolo « Spese e statistica dell'esercizio. »

Ogni sezione di capo cantoniere costituisce una squadra a parte, cui sono aggiunti due o tre operai definitivi. Gli operai definitivi formano nel tempo stesso il personale necessario per il cambiamento dei guardiani ammalati o in congedo, per gli aspiranti ai posti di guardiani.

Questa organizzazione costituisce la guarentia più potente che sia possibile per assicurare la regolarità del servizio dell'esercizio; a questo riguardo ha già fatto tutte le sue prove, poichè in tutti i casi nei quali degli ostacoli pericolosi (caduta di pietre, irruzione d'acqua di torrenti, valanghe, rotture di regoli, ecc.), si opponevano alla circolazione dei treni, si potè accorgersene abbastanza in tempo per potere avvertire o fermare i treni minacciati.

La *manutenzione della linea* sulle nuove parti della rete si è portata principalmente, durante il *primo semestre* dell'esercizio, sul consolidamento della via, sul consolidamento delle pareti di roccie, dei rialzi per lo scarico, delle scarpe delle trincee e delle parti di tunnel non murate; le altre opere della linea non richiesero alcuna riparazione degna di nota.

I lavori che abbiamo citato sono d'una importanza così considerevole per la regolarità dell'esercizio della ferrovia del Gottardo, che si è organizzato a questo scopo un servizio speciale.

Durante il periodo di esercizio che sta per finire si sono spinti pure con energia i lavori di consolidamento; il loro avanzamento è tale che le parti più pericolose sono attualmente pienamente sicure — Quanto alle parti di tunnels non rivestite, possiamo constatare che le osservazioni e verifiche periodiche hanno dato risultati del tutto soddisfacenti in questo senso che dal lato nord non si sono più notati nè sgretolamenti, nè aperture nella roccia e che dal lato sud non si dovettero murare che alcune parti di poca lunghezza.

Le interruzioni del servizio che si sono prodotte nel detto periodo in seguito ai danni causati alla linea ed agli ostacoli caduti su di essa, si riducono a tre casi, cioè: il 2 luglio all'epoca dell'irruzione delle acque del Selderbach, presso Silenen, che hanno coperto la linea di rottame per uno spazio d'incirca 40 metri; il 29 ottobre all'epoca dell'accumulamento di terreno fra il ponte e il tunnel di Polmengo, e l'ostruzione della via inferiore presso Wasen, prodotta da una valanga caduta dall'Entschithal. In questi tre casi tuttavia, la circolazione è stata ristabilita in poco tempo.

In fatto di danni un po' considerevoli causati alla ferrovia all'infuori del corpo della strada, dobbiamo citare quelli occasionati dalle pioggie persistenti di luglio, fra gli altri alla correzione dell'Uetenbach presso Schwyz e al muro costrutto sulla sponda della Reuss a Goeschenen.

Le interruzioni di minore importanza, che fecero solo ritardare i treni, si riducono a *cinque frane* di ghiaiata e di trincee e a *sei cadute di grosse pietre.* Vi furono inoltre 51 casi di rotture di regoli, di cui 18 a vecchi regoli delle linee ticinesi di pianura, 21 a regoli dell'ultima fornitura per difetto di fabbricazione, e 12 per cadute di pietre.

Il capitolo « Statistica dell'esercizio » contiene una tabella particolareggiata delle spese per la sorveglianza e la manutenzione della linea; ricorderemo solamente che per quanto concerne le nuove linee e per il periodo trascorso di costruzione, si sono messe nel conto d'esercizio, oltre le spese per la sorveglianza della linea, quelle della manutenzione *ordinaria* delle vie, delle riparazioni in seguito a fenomeni atmosferici (inondazioni, irruzioni di torrenti, caduta di pietre, ecc.) ed allo sgombro della neve e del ghiaccio, mentre tutte le spese straordinarie di questo periodo per adattamento della via, compimento e intonaco delle scarpe in roccia, dei rialzi, delle pareti di roccia e delle parti di tunnel non murate, ecc., sono portate ancora al conto di costruzione.

(Continua).

Informazioni Particolari
dei *MONITORE*

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia nel mese di luglio 1883 raggiunsero la somma di L. 10,990,550.45, il che corrisponde a L. 2,935.34 al chilometro, mentre nel luglio 1882 non ascendevano che a L. 9,763.072.85, cioè L. 2,731.07 al chilometro; si ebbe quindi l'aumento di L. 1,227,477.60.

Si ha però da notare che i chilometri in esercizio nel luglio 1883 erano 3740, mentre nel luglio 1882 erano 3571.

I prodotti lordi poi dal 1.o gennaio al 31 luglio 1883 furono di L. 67,346,580.97, mentre nell'eguale periodo del 1882 ascesero a L. 63,358,311.01, per cui si ebbe un aumento di L. 3,988,269.96, tenuta sempre ferma l'accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Dalla distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell' esercizio delle Ferrovie Alta Italia, durante il 2° trimestre 1883, risulta che essi furono in tutto 30, dei quali 15 nel mese di aprile, 11 in maggio e 4 in giugno.

26 consistettero in sassi lanciati contro i treni: 13 di essi produssero rottura di vetri; 1 traforò lo schienale di una garetta a freno; 1, lanciato il 23 giugno presso Pessione, ferì un guardafreno; 9 non arrecarono conseguenza alcuna.

Il 2 aprile fu collocato sul binario, presso Mantova, un uscio di legno, che fu levato da un guardiano prima del passaggio del treno: il 14 dello stesso mese avvenne, in vicinanza di Villanova, un urto della locomotiva del treno contro una guida, stata posta da malintenzionati obbliquamente sul binario, senza che producesse alcun danno; il 13 maggio, presso Chiavari, fu, contro un treno, esplosa una fucilata che fortunatamente non colpì alcuno, ed il 18 dello stesso mese fu smontato da uno scambio ed asportato il bollone che univa il tirante alle zampe d'attacco di una delle guide mobili, senza che si avessero a deplorare dannose conseguenze.

Quando mai termineranno questi atti vandalici in un paese che si dice civile?

><

Il sig. comm. A. Billia, già direttore tecnico governativo per le ferrovie in Sicilia, ha ricevuto in consegna dallo ispettore del Genio civile cav. Banaudi l' Ufficio centrale di Direzione per la ferrovia ligure e per la Succursale dei Giovi, del quale fu dal Ministero dei lavori pubblici nominato Capo.

><

Sappiamo che il R. Commissario per l' esercizio delle ferrovie dell' Alta Italia, al cui esame furono sottoposti dal Ministero dei lavori pubblici i tipi del materiale mobile che la Società generale delle ferrovie economiche intenderebbe di mettere in servizio sulla linea in costruzione da Bergamo al Ponte della Selva, ha espresso il parere che i proposti tipi meritino la superiore approvazione.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha stipulato e sottoposto alla superiore approvazione un contratto colla Ditta C. Garavaglia e C. pel trasporto in vagoni refrigeranti di agrumi, cacciagione, carne fresca, ova, ortaglie, pollami, fiori ecc. Tale contratto è conforme a quello stipulato fra la detta Amministrazione e la Ditta Cirio, già da parecchio tempo in attività.

><

Sappiamo che allo scopo di evitare probabili inconvenienti per l'affollamento di treni all'ingresso della Stazione di Torino P. N. l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deciso di attivare un sistema di *blok* sul tratto di linea da Torino a Troffarello.

Dopo vari esperimenti fatti di sistema *blok*, l'Amministrazione predetta avrebbe determinato di dare la preferenza a quello Cerradini, che verrebbe opportunamente modificato per renderlo atto all'uso locale cui verrebbe destinato.

><

L'ingegnere capo del Genio civile di Milano signor conte U. Salis fu dal Ministero dei lavori pubblici nominato R. sotto-Commissario tecnico per la Direzione e sorveglianza dei lavori di costruzione della ferrovia di 4ª categoria da Monza a Besana.

><

Ci scrivono da Perugia che attualmente i lavori di costruzione della ferrovia di 4ª categoria da Arezzo a Fossato hanno avuto su parecchi tratti della linea un conveniente sviluppo, sia per quanto riguarda i movimenti di terra, come anche per le opere d'arte speciali. Nel decorso mese di luglio furono iniziate altre due gallerie; per cui ora ne sono in corso di lavorazione cinque. L'ammontare approssimativo dei lavori eseguiti nel mese predetto rileva a L. 160,000, e dallo incominciamento dei lavori al 1° agosto corrente, ammonta a L. 600,000 circa.

><

Sappiamo che le tre principali Amministrazioni ferroviarie hanno sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto di tariffa speciale pei trasporti a piccola velocità delle macchine agrarie in servizio interno ed in servizio cumulativo italiano.

><

Con decreto dei Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici, le Amministrazioni delle Ferrovie romane, meridionali e dell'Alta Italia sono autorizzate ad applicare sulle loro linee la tariffa da esse proposta pel trasporto in ferrovia delle piante vive. Colla nuova tariffa viene fatto un migliore trattamento di quello che tali trasporti abbiano avuto infino ad ora, e giova sperare che mercè le consentite riduzioni, il commercio delle piante vive potrà riprendere un conveniente sviluppo.

><

Anche il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha deliberato, come già hanno fatto le Amministrazioni delle Ferrovie romane e meridionali, di accordare il ribasso del 75 0[0 sui prezzi di viaggio a favore delle Associazioni, Municipi ecc. che prenderanno parte al pellegrinaggio che avrà luogo nel 9 gennaio 1884 alla tomba del Re Vittorio Emanuele II.

><

Ci scrivono da Modena che quella Deputazione provinciale ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici perchè da apposita Commissione governativa sia

proceduto alla visita di ricognizione del tronco della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, compreso fra Modena e Mirandola, giacchè i lavori di costruzione del tronco medesimo sono già portati a tal punto da poterlo, senza inconvenienti, aprire al pubblico servizio.

><

Ci scrivono da Palermo che la Direzione dell'esercizio per la ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, preoccupata del fatto che nessun trasporto di salmarino viene effettuato colla ferrovia predetta, e ciò in causa della elevatezza della tariffa, allo scopo di agevolare lo sviluppo del traffico per i trasporti in ferrovia della detta merce, ha chiesto al Governo di essere autorizzata ad applicare ai trasporti di salmarino, la tariffa speciale stabilita per il salgemma. L'applicazione di questa tariffa, nel mentre tornerà di vantaggio al commercio procurerà anche un discreto utile alla ferrovia coll'attivare alla medesima i trasporti di cui si tratta: i quali attualmente seguono esclusivamente la via di mare, siccome la più economica in confronto di quella ferroviaria.

><

Nel personale del Genio civile si sono fatte le seguenti disposizioni:

Tosco Epifanio, ingegnere allievo da Palermo a Girgenti (12 luglio) — Massaria Luigi, ingegnere di 3ª classe da Girgenti a Teramo (id.) — Morali Genesio aiutante di 1 da Portomaurizio a Roma (id.) — Pezzolo cav. Marco ingegnere capo di 2ª da Rovigo a disposizione del Ministero (23 luglio) — Cautele cav. Martino id. da Este a Rovigo (id.) — Brunelli cav. Augusto ingegnere di 2ª da Chieti a Bologna (id.) — Dazio Raffaele, ufficiale di ordine da Teramo al Ministero (10 agosto) — Pruker Roberto id. da Roma, servizio generale, al Ministero (id.) — Palagi Ettore id. da Roma, Tevere, a Roma, servizio generale (id.) — Mazzanti cav. Alessandro ing di 1 classe da Ferrara a regg. ing.-capo a Revere (21 agosto).

><

Diamo, giusta quanto abbiamo promesso, le principali informazioni tecniche sul progetto di appalto del tronco della ferrovia Chivasso-Casale compreso fra la Dora e Palazzolo.

Il tronco ha una lunghezza presunta di m. 15,000, ed il relativo importo totale è preventivato in L. 1,420,000. Questa somma è ripartita come segue:

Ammontare delle opere e provviste comprese in appalto, L. 645,000; provvista dei ferri di armamento e del materiale fisso delle Stazioni, L. 660,000; lavori imprevisti L. 115,000.

Il costo medio chilometrico del tronco viene quindi a risultare di L. 94,700 all'incirca.

L'andamento planimetrico è formato da vari allineamenti della totale lunghezza di m. 13,700 e da alcune curve aventi in assieme uno sviluppo di m. 1300. Il raggio minimo di queste curve è limitato a m. 1000.

L'andamento altimetrico poi è costituito da m. 3000, di livellette orizzontali e da m. 12,000, di livellette in pendenza, delle quali la massima raggiunge il 6 p. 0|00.

Allo scopo di mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono proposti n. 27 passaggi a livello e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada sono progettate n. 12 case cantoniere e n. 2 garette.

Lungo il tronco si incontrano tre Stazioni, le quali dovranno servire per gli abitati di Crescentino, Fontanetto-Po e Palazzolo. In ognuna di esse è previsto il necessario impianto di fabbricati per viaggiatori e merci

Le opere d'arte progettate per l'attraversamento dei corsi d'acqua che s'incontrano colla ferrovia e per dare scolo alle acque di pioggia sono in numero di 72. Oltre a queste opere cadenti sulla sede stradale, ne sono previste altre 18 fuori della sede ferroviaria. Tanto le prime che le seconde non hanno alcuna importanza e sono tutte progettate con luce inferiore ai metri 4.00.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — All'appalto tenutosi il 20 agosto al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Aquila, per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le Stazioni di Montecelio e di Tivoli, lungo m 12,770, escluse le espropriazioni di stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni, per L. 2.890,000. concorsero i signori Ronchetti che offrì il ribasso di L. 3 90 per 0|0; Maggiorani L. 4 0|0, Società Veneta L. 4 0|0, e Morosi e Calderai L. 5,05 0|0, rimanendo così provvisoriamente deliberatari questi ultimi, domiciliati a Roma, via Nazionale. I fatali scadono il 10 settembre. L'importo è ridotto a L. 2,744,055.

— Per la diserzione del 1° incanto, il 13 settembre p. v. al Ministero e alla Prefettura suddetti avrà luogo simultaneamente l'asta per l'appalto del tronco Collarmele-Carrito della ferrovia Roma-Sulmona (lungo m. 7878 – importo L. 723,000). Il deposito provvisorio è di L. 36.000, il definitivo di L. 72,000. I fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovia Parma-Spezia. — L'appalto, tenutosi il 22 agosto al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Massa, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, fra gli abitati di Villafranca e di Filattiera, della lunghezza di m. 4824, per l'importo di L. 1,008,000, tanto al Ministero che alla Prefettura andò deserto

— Andò pure deserto l'appalto tenutosi il 23 agosto al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Massa, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, della lunghezza di m. 7663, per l'importo di L. 1,859,000.

— L'appalto, tenutosi il 23 agosto al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Massa, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra il sotterraneo del Grotto e l'abitato di Villafranca, della lunghezza di m. 4,640, per l'importo di L. 1,792,000, al Ministero andò deserto, e alla Prefettura vi furono due offerte, la migliore delle quali fu del sig. Vasi Alfeo, domiciliato a Massa, che offrì il ribasso di L. 11.20 0|0, rimanendo provvisorio deliberatario.

Ferrovia Ceva-Ormea. — L'incanto simultaneo tenutosi il 18 corrente mese essendo riuscito deserto, si addiverrà il 13 settembre, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Cuneo simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra le Stazioni di Ceva e di Nucetto, della lunghezza di m. 7872, escluse le espropriazioni stabili, le provviste ed i lavori d'armamento, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,750,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per mettere il tronco in istato da potersi aprire all'esercizio entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di finimento e di manutenzione dovranno essere condotti a termine entro dodici mesi successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 89,000, ed in L. 178,000 quella definitiva.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L'appalto, tenutosi al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Torino, per le opere e provviste occorrenti all'armamento e all'inghiaiamento della via e delle Stazioni lungo il tronco Ivrea-Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta, per L. 262,000, al Ministero andò deserto, e alla Prefettura

vi furono tre offerte, la migliore delle quali fu del signor Cucco Giuseppe, domiciliato a Torino, che offrì il ribasso di L. 3 0|0, rimanendo provvisorio deliberatario.

Ferrovie complementari. — Il 10 settembre scadono i fatali per l'asta che avrà luogo al Ministero dei lavori pubblici per l'appalto in tre lotti di provviste di ferri d'armamento per diversi tronchi ferroviarii complementari;

1. Provvista di quintali 930 di chiavarde con rosette e quintali 3.206 di ramponi, per l'importo ridotto a lire 131,887.74 dietro il ribasso di L. 15.36 0|0.

2. Provvista di 9,656,318 tonnellate di ruotaie Vignole, per l'importo ridotto a L. 1,832,286.34, dietro ribasso di L. 17.50 0|0.

3. Provvista di quintali 4.839 di stecche a corniera e quintali 3.078 di piastre di fondo, per l'importo ridotto a L. 234,925.89, dietro l'ottenuto ribasso di L. 7.27 0|0.

Ferrovia Albano-Anzio-Nettuno. — Leggesi nel *Popolo Romano* del 26 corr:

I lavori di questa nuova ferrovia sono a buon punto, benchè siano state avverse le passate stagioni invernale e primaverile. Ieri l'altro veniva trasportato alla Cecchina il ponte metallico da servire da cavalcavia sulla linea Roma-Napoli. Questo ponte ha una lunghezza di 29 metri, e vogliamo sperare che presto darà passaggio ai treni per Anzio, restando così esauditi i voti di tanti che desiderano frequentare quelle incantevoli spiaggie.

Ferrovia Passo Corese-Rieti. — Leggiamo nel *Popolo Romano:*

L'importanza che si annette alla costruzione di una linea ferroviaria da Passo Corese a Rieti, si va facendo sempre più considerevole; ormai l'attuazione pratica di questa idea forma l'oggetto di tutte le discussioni nei grossi paesi della Sabina.

Il problema finanziario si va a poco a poco sciogliendo, giacchè da quasi tutti i Municipi si sta studiando il modo di concorrere, ciascuno in ragione delle proprie forze, e senza troppo grande sconcerto dei bilanci, a quest'opera, che non mancherà di apportar loro immensi vantaggi.

Il piccolo comune di Castelnuovo di Farfus è stato il primo a dare il buon esempio, stanziando a tale scopo nel bilancio un sussidio annuo di lire 1,500 per un periodo non minore di anni 30.

Ferrovie napoletane. — Lunedì, 20 agosto, si è costituita in Roma, sotto gli auspici della *Società generale per le ferrovie complementari* e con l'intervento altresì del Banco di Roma, una Società anonima sotto il titolo di *Società per le ferrovie napoletane*, col capitale di 5 milioni diviso in 20 mila Azioni di L. 250 ciascuna.

La nuova Società ha sede in Roma; essa è amministrata da un Consiglio composto del comm. Domenico Gallotti, principe Giustiniani Bandini, ing. Edoardo Gioia, avvocato Pietro Carini, Vittorio Tesch ministro di Stato, ing. Vittorio Stoclet, e ing. Edoardo Despret; i primi quattro amministratori delle ferrovie complementari e gli ultimi tre della *Société générale pour favoriser l'industrie nationale* di Bruxelles. Furono nominati sindaci il marchese F. Theodoli, l'ing. Focquet e il cav. Menzocchi.

La Società, appena costituita, ha chiesto la concessione di una ferrovia economica a sezione ridotta fra Napoli, Pozzuoli e Cuma, di cui la Società per le ferrovie complementari aveva allestiti i progetti. Questa linea destinata a collegare col centro della città di Napoli tutto il lato occidentale del Golfo e le isole di Procida e d'Ischia, è diventata dopo il disastro di Casamicciola un'assoluta necessità per gli abitanti e per i bagni di quest'ultima isola.

Il capitale di fondazione della nuova Società fu stabilito in una cifra notevolmente superiore alla spesa occorrente per la linea di Cuma, e fu inoltre autorizzata la creazione di altri 5 milioni di Obbligazioni, nell'intento di mettere in grado il nuovo Istituto di assumere altre imprese di tramvie e ferrovie nelle provincie meridionali e di contribuire così potentemente allo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie in quella regione.

Succursale dei Giovi. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile:*

I lavori per la succursale della Galleria dei Giovi procedono con alacrità.

Dove più ferve il lavoro si è a Ronco Scrivia. Abbiamo difatti visto che presso l'imboccatura posta sotto l'uscita dell'antica galleria si sta costruendo uno spiattatoio di discreta dimensione, e ieri l'altro vi furono apposte le macchine per estrarre i materiali, che mano mano si tolgono per il proseguimento dei lavori della nuova galleria.

Il paese poi è tutto sossopra; a sinistra della strada carrettiera si sta lavorando per la nuova linea e più oltre si vanno preparando i materiali della nuova Stazione.

Ferrovie Torino-Savona e Alessandria-Savona. — Nella seduta del 23 corr. la Deputazione provinciale di Genova ha deliberato di far voti presso il Governo del Re, perchè provveda a che i treni 415 e 467 delle linee ferroviarie Torino-Bra-Savona, ed Alessandria-Savona, siano posti in giornaliera coincidenza col treno della linea Ventimiglia-Genova, che parte da Savona alle ore 10.10 pom.

Deliberò pure di far voti perchè il treno 415 dalla linea Torino-Savona coincida col treno 232 Genova-Albenga, che parte da Savona alle 10.30 pom.

Ferrovia Porlezza-Luino. — Venne firmato il contratto fra la Direzione della Navigazione e delle ferrovie per il lago di Lugano, e la casa Bell di Kriens (Lucerna) per la fornitura e montatura dei ponti e travature in ferro per i tronchi ferroviarii Porlezza Menaggio e Ponte Tresa-Luino. La montatura dovrà essere terminata entro il 1° febbraio 1884.

Tramway Vicenza-Marostica Bassano. — Togliamo dalla *Provincia* di Vicenza:

Il 21 corr. si tenne a Bassano una seduta nella quale si è deliberata la congiunzione della linea Vicenza-Marostica con Bassano.

Gli studi per la linea Vicenza-Marostica sono già compiuti con tutti i possibili particolari, e quasi compiuti si possono dire anche quelli per la congiunzione con Bassano.

Il Consiglio provinciale ha già approvato in massima l'intera linea, determinando anche il concorso della Provincia per questa come per le altre linee pure in massima approvate.

Sicchè ormai non mancano che poche formalità perchè si possa por mano a un lavoro desideratissimo, destinato a congiungere direttamente Vicenza con centri così importanti, come Bassano e Marostica.

Sappiamo che tra breve si terrà un'altra adunanza, pure a Bassano, alla quale interverranno tutti i sindaci dei Comuni interessati, e quindi anche il sindaco di Vicenza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla intiera linea del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di giugno fu il seguente: Passaggieri trasportati 136,000, introito fr. 600,000; merce trasportata tonnellate 36,130, introito franchi 420,000. Introito complessivo fr. 1,020,000, ossia franchi 3834.59 (il mese antecedente fr. 2857.14, ed il mese di luglio 1882 fr. 2941.63) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi per i prestiti e dedotti gli introiti per censi, furono nel passato mese di luglio di fr. 475,000 ossia fr. 1786 per chilometro; quindi il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 545,000 (nel mese precedente fr. 325,000, e nel mese di luglio 1882 fr. 448,137.51).

— Si annuncia da Berna che il Consiglio federale informò la direzione della ferrovia del Gottardo di non ratificare le decisioni dell'assemblea generale degli azionisti relativamente alla ripartizione del 1882, interdicendo provvisoria-

mente l'esecuzione delle decisioni prese dagli azionisti stessi.

Ferrovie svizzere. — Lunedì 20 agosto si è radunata in Berna la Commissione d'inchiesta del Consiglio federale composta dei signori Scheurer, Bary e Zemp per una conferenza a proposito della quistione della Ferrovia Nazionale Le discussioni dureranno parecchi giorni.

Ferrovie germaniche. — Il *Reichsanzeiger* pubblica la statistica dell'esercizio delle ferrovie germaniche (eccettuate le linee bavaresi) per il 1° semestre dell'anno corrente: Al 30 giugno u. s. vi erano in esercizio 29,486 87 Km. di ferrovia, cioè 435,84 Km. ovvero 1.4 0[0 di più che alla stessa data del 1882. Gli introiti del semestre raggiunsero, secondo la liquidazione provvisoria, la somma di marchi 422,694,949, cioè marchi 16,522,562, ossia 4,1 p. 0[0 di più della cifra data dal risultato definitivo del 1° semestre 1882. Il prodotto chilometrico è fissato provvisoriamente quest'anno in marchi 10,127, cioè a 2,8 e 4.6 p. 0[0 rispettivamente sopra le cifre date nel periodo di paragone.

Ferrovie austriache. — La Società delle ferrovie locali austriache, e quella della ferrovia di Kremsier, hanno chiesto al Ministro del commercio il permesso di costruire nella Moravia orientale, e nella Slesia una ferrovia locale Roznau Friedland-Bielitz lunga chilometri 97 5, che costerà 7 milioni di fiorini, ossia lire italiane 14,700,000, ed una linea di continuazione della ferrovia di Kremsier da Walachisch-Meseritsch a Stramberg colle due diramazioni a Friedland, ed a Friedek, che avranno una lunghezza totale di chilometri 65,2 e costeranno per chilometro da 41 a 48 mila fiorini, ossia lire italiane 86,100.

— La Banca Generale, sede di Milano, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali Austriache (Sudbahn) il servizio delle Obbligazioni, cioè, pagamento *coupons* e cambio titoli; servizio questo che fin qui fu condotto dalla Cassa di Risparmio di Milano, la quale ha spontaneamente rinunziato.

Ferrovie spagnuole. — Il 1° settembre prossimo avrà luogo l'inaugurazione della linea da Palencia alla Corogna, che fa parte della rete della Compagnia delle ferrovie delle Asturie, Gallizia e Leon. Brillanti feste, alle quali assisterà il re Alfonso, verranno date in quella occasione.

Ferrovie bulgare. — Si annunzia da Sofia che il Governo ha deciso di rinunziare al progetto di conchiudere un prestito ferroviario, per non dovere fare appello in questo momento al mercato finanziario. Per contro il Governo affiderà ad una Società privata la costruzione della linea Pirot-Sofia-Sarembey, obbligandosi ad ammortizzare il capitale di costruzione con versamenti trimestrali.

Ferrovie turche. — In causa della notizia, che il Governo austriaco pensi di aprire una comunicazione verso il mare, costruendo la linea ferroviaria Serajevo-Ragusa, si è costituita una Società a Scutari allo scopo di congiungere questa ultima città col porto di mare San Giovanni di Medua per mezzo di una ferrovia, che poi da Scutari sarebbe prolungata a Prizrend

La Porta tuttavia ne respinse la domanda di concessione, motivando il rifiuto dal che essa non ha ancora abbandonato l'antico progetto di una ferrovia da Mitrowitza per Scutari al mare Adriatico. e che anzi ne pubblicherà i piani quanto prima, acciocchè tale linea sia costruita entro 4 anni.

Ferrovie russe. — I lavori di difesa alla frontiera occidentale continuano con grandissima alacrità, tanto che si direbbe la Russia essere alla vigilia d'una dichiarazione di guerra.

Oltre a tutte le linee strategiche in via di compimento, ora venne decisa la posa di un secondo binario sulla grande linea ferroviaria Pietroburgo-Varsavia, o precisamente sul tratto compreso fra la Stazione di Pietroburgo e quella di Dünaburg. Questa misura non è dettata da considerazioni commerciali, non essendo il traffico cresciuto in modo da chiedere l'aumento d'un binario.

Ferrovie elettriche. — Si ha da Vienna, 26 agosto: I rappresentanti della stampa viennese ed estera, assistettero ieri alle prove della ferrovia elettrica Siemens-Halske.

L'esperimento riuscì egregiamente, e la macchina percorse un chilometro e mezzo in tre minuti.

— La ferrovia elettrica sotterranea in Londra dovrà cominciare all'estremità nord dell'*Avenue* di Northumberland e terminare in *College-street, Vine street* alla Stazione di Waterloo.

Tale ferrovia sarà finita fra 18 mesi.

Disastro sulle ferrovie russe. — Leggiamo nei giornali di Russia il racconto d'un terribile disastro avvenuto presso Karkoff, al punto dove corrono parallele le ferrovie d'Azoff e di Nicolaieff Pochi giorni fa due treni passavano come il solito allo stesso momento per quel tratto di via parallela, un treno passeggieri e un treno merci. Una signora del primo treno credendo che l'altro si avanzasse sullo stesso binario si mise a gridare spaventata: Viene un treno! Scontro! Siamo perduti! Il macchinista rallenta; i passeggieri si slanciano fuori dai vagoni sull'altro binario che credono sicuro. Intanto arriva addosso ai fuggenti l'altro treno.

Venti persone rimasero uccise, orribilmente frantumate.

I passeggieri che si gettarono fuori dall'altra parte riportarono tutti ferite più o meno gravi.

Le Ferrovie del mondo. — Negli ultimi periodi decennali la rete delle Strade Ferrate in Europa, da 9000 che era nel 1855, si estese fino a 190,000 Km. In questa cifra l'Inghilterra coll'Irlanda figura per 35,500 Km. l'Austria Ungheria per 25,000, la Germania per 32,000, l'Italia per 9000.

Donde risulta che in Europa si hanno circa 160 Km. di ferrovie per ogni superficie di 100 chilometri quadrati e 5 Km. per 10,000 abitanti.

In Francia la proporzione è di 435 Km. per 1000 Km. q. di superficie e di 56 Km. per un gruppo di 10,000 anime.

Passiamo l'Oceano. L'America del Nord (Stati Uniti) che nel 1830 non possedeva che 42 chilometri di ferrovie, oggi ha una rete di circa 150,000 chilometri, cioe 143 chilom. di strade ferrate per 1000 chilometri quadrati di superficie e 37,07 chil. per ogni gruppo di 10,000 abitanti.

Gli altri Stati del continente americano posseggono appena 18,000 chilometri di ferrovie, di cui 7300 appartengono al Canadà.

Nelle Indie inglesi compreso il Ceyland, la Gran Brettagna possiede 12,000 chilometri di ferrovie, vale a dire 55 chilometri circa per 1000 chilometri quadrati di superficie e 0 6 per ogni 10,000 abitanti.

In Africa, abbiamo appena da 2800 a 3000 Km., 2000 dei quali spettano all'Egitto, che, divenuto inglese, non tarderà a seguire la legge del far presto e bene e a buon mercato, lavorando correndo.

Nell'Australia gli europei hanno costruito 4000 chilom. di ferrovie, quasi tutti nelle colonie di Vittoria, Tasmania e Nuova Zelanda. Nell'Oceania, Taiti ha una piccola rete ferroviaria e ne avrà una più estesa fra non molto.

Tutte le ferrovie del globo costano da 78 a 80 miliardi da 29 a 30 franchi per ogni abitante con 65 mila locomotive, 120 mila vagoni per viaggiatori e 1,700,000 pel trasporto merci; annualmente poi girano su tutte le linee del globo da 1,500,000,000 a 1,600,000,000 viaggiatori e si trasportano da 10 a 17 miliardi di quintali di merci.

Notizie Diverse

Cave di Baveno. - Riceviamo, in ritardo, da Baveno: Il giorno 12 alle ore 10 1[2 ant. nella Cava di granito rosso a Baveno della Ditta N. Della Casa, avveniva lo scoppio di una grandiosa mina. Tutti i rivierani del Lago Maggiore vollero godere dello spettacolo nuovo per la quantità grande di materiale che distaccavasi. I risultati che

diede furono soddisfacenti e la Ditta può disporre ora di parecchie migliaia di metri cubi di questo materiale così stimato e ricercato, di bella qualità e di dimensioni non comuni. Segnaliamo con piacere questo fatto al pubblico essendo un progresso nell'arte dello scavatore.

L'esplosione simultanea di una grande forza dà maggiori risultati che non l'esplosione parziale di piccole quantità per volta, anche quando queste sieno in quantità che superino di molto quella riunita.

Si aggiunga la maggior celerità del lavoro e la massa maggiore che si distacca. Però alle mine profonde al massimo m. 12 e del diametro di cent 10 lunghe e costose si deve surrogare il sistema delle gallerie che si conducono dove si vuole, cui nessun intoppo arresta, e nel luogo determinato si colloca la quantità di polvere che richiede la massa da smuoversi, secondo la sua giacitura e la sua venatura.

Per le vittime d'Ischia. — Nel n. del 15 agosto u. s. abbiamo accennato alle rilevanti offerte della Società delle acciaierie di Bochuum in Vestfalia e delle *Acieries du Rhin* a Ruhrort (Prussia Renana) per le vittime d'Ischia. Veniamo ora a sapere ed annunziamo con piacere che il sig. Alfredo Krupp proprietario della rinomata fabbrica di acciaio in Essen (Prussia Renana) ha fatto testè versare al sig. prefetto di Napoli la cospicua somma di diecimila lire da erogarsi al medesimo scopo. Il sig. Krupp, lo ricordiamo con soddisfazione, anche nelle disastrose inondazioni dello scorso anno della Provincia veneta ebbe ad offrire la stessa somma. Lode a Lui.

Necrologio. — La settimana scorsa, non in tempo di farne cenno nel *Monitore*, ci giunse la dolorosa notizia della morte repentina, avvenuta a Milano, di un nostro caro amico e solerte funzionario delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ecco le parole con cui il *Corriere della Sera* ne dà l'annuncio, alle quali ci associamo:

L'Amministrazione delle Strade ferrate A. I. ha perduto in questi giorni uno dei suoi più attivi ed intelligenti ispettori. Zuliani Gaetano spirava improvvisamente nel giorno 20 and., nella verde età d'anni 39.

Entrato giovanissimo negli Uffici della già Direzione delle ferrovie Lombardo-Venete seppe in breve distinguersi e procurarsi una posizione invidiata. La morte lo colse proprio nel momento in cui l'opera sua tornava tanto più necessaria perchè incaricato appunto in questa settimana di regolare il servizio dei treni militari per le grandi manovre.

Lo Zuliani, pel suo carattere integro e gioviale, godeva dell'affetto e simpatia di quanti lo avvicinavano.

Servizio cumulativo. — Nel mese di ottobre si adunerà a Roma il Consiglio superiore dell'industria e del commercio per risolvere la questione del servizio cumulativo tra le ferrovie e le Società di navigazione.

Vagoni di lusso — Scrivono alla *Perseveranza* da Monaco, 12 agosto:

« Dalla rinomatissima fabbrica di vagoni del sig. Rathgeber è uscito l'altro ieri il vagone a letto N. 113 per la Società Belga, costrutto appositamente per il treno celerissimo bisettimanale Londra-Parigi-Monaco-Vienna-Bucarest-Costantinopoli. Ho potuto visitar questo vagone lungo metri 9 1/2 con 15 finestre per parte; e posso dire di non aver mai veduto comodità e lusso eguali a quelli di questo vagone, assolutamente riservato per letto. I compartimenti sono fatti in maniera che nessuno può essere incomodato da un altro; e ve n'è uno apposito per le dame, con camere di toilette, acqua calda e fredda, e illuminazione a gas. Dalla fabbrica Rathgeber escono gli altri vagoni per lo stesso treno, per le sale di conversazioni, da pranzo, ecc. ecc. Ognuno di questi vagoni costa più di 30,000 lire italiane ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori, ad eccezione di pochi, figurarono sui listini nella colonna del nominale.

Le azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 479 e 480; le obbligazioni relative sul 276.50; i Boni sul 534. Le Palermo-Trapani (oro) ebbero il prezzo di 290.50; quelle in carta di 288.50. Le Sarde serie A quotate a 274.50; la serie B a 721; le nuove a 274. Le Meridionali austriache a 293.50; le Centrali toscane a 466; le Pontebbane a 444; le azioni Ferrovie Romane a 133.25.

A Parigi le azioni Lombarde vennero trattate a 330; le obbligazioni a 296 e 293; le Vittorio Emanuele a 296 e 298; le azioni Ferrovie Romane 130.

CONVOCAZIONI

La Provinciale — Società di mutuo assicurazioni contro gli incendii — Assemblea generale il 2 settembre in Pavia, sede sociale, per la discussione del bilancio 1882, nomina di sindaci e consiglieri, emergenze diverse.

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Assemblea generale il 6 settembre in Venezia, sede sociale, per la nomina di 21 consiglieri d'amministrazione, 3 sindaci effettivi e 2 supplenti, e per proposte di 10 azionisti.

Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale — Assemblea generale il 7 settembre, in Roma, sede sociale, per la nomina di un membro del Consiglio di amministrazione. Occorrendo, 2ª convocazione il 10 settembre.

Società per le Ferrovie del Ticino — Assemblea generale il 7 settembre in Roma, sede sociale, per la nomina di due membri del Consiglio di amministrazione. Occorrendo, 2ª convocazione il 10 settembre.

Banca Popolare di Terni — Assemblea generale straordinaria il 9 settembre in Terni, sede sociale, per l'approvazione dello statuto sociale e l'elezione di tre consiglieri e di quattro sindaci. Occorrendo, 2ª convocazione il 16 settembre.

Società degli Alti Forni e Fonderia di Terni — Assemblea generale, in Terni, sede sociale, il 15 settembre, per l'autorizzazione per concludere definitivamente l'acquisto di terreni pel nuovo canale e per l'estensione dell'area dello Stabilimento.

Società anonima della Ferrovia Mortara-Vigevano — Assemblea generale il 19 settembre, in Vigevano, sede sociale, per rapporto del Consiglio di direzione; rendiconto 1882; dividendo alle azioni pel 2° semestre 1883; nomina di 3 sindaci; provvidenze diverse; rinnovazione del Consiglio di direzione. Occorrendo, 2ª convocazione 27 settembre.

Compagnia Napoletana d'illuminazione e scaldamento col gas — Assemblea generale il 25 settembre a Parigi, piazza Vendôme, 12, per deliberare su una proposta del Consiglio d'amministrazione che tende a dare maggiore estensione alle operazioni della Compagnia, e per il sorteggio di 37 azioni ammortizzabili nel 1883.

VERSAMENTI

Ferrovia Albano-Anzio-Nettuno — Il Consiglio d'amministrazione, in seduta del 14 corrente, deliberò di chiedere il versamento dei rimanenti decimi sulle azioni sociali, alle seguenti scadenze: 5 e 20 settembre 1883; 5 e 20 ottobre 1883; 5 e 20 novembre 1883; 5 dicembre 1883. I versamenti debbono farsi alla Cassa della Banca Generale in Roma.

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono invitati a versare i due ultimi decimi, in tutto

L. 50, per ognuna delle azioni rispettivamente possedute. I versamenti si effettueranno nei giorni 3 e 4 settembre p. v. alla Cassa della Società in Milano, presso la ditta Figli Weill Schott e C., appositamente a ciò delegata.

PAGAMENTI

Strade Ferrate Livornesi, oggi, Romane. — Dal 1° settembre, pagamento interessi in L. 5,28 netti, ai prestiti 1856, 1858 e 1860, in Firenze, Tesoreria Provinciale.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Genio militare per la R. Marina in Venezia (1° settembre). — Lavori occorrenti per l'allargamento ed il prolungamento dell'antiscala n. 2 nel R. Arsenale marittimo di Venezia, da eseguirsi entro 300 giorni. Importo L. 70,000. Deposito lire 7,000. Fatali 7 settembre.

Prefettura di Pesaro Urbino (1° settembre). — Lavori di costruzione di un ponte sul torrente Fogliola nella strada provinciale del Foglia. Importo L. 76,270. Dep. L. 5,000. Fatali 21 settembre.

Comune di Pozzuoli (2 settembre. Esp. def.). — Lavori dell'edifizio scolastico, da compiersi entro due anni. Importo ridotto L. 103,656.73. Dep. L. 13,000.

Comune di Bari delle Puglie (3 settembre. Esp. def.). — Costruzione del muro di cinta daziaria in Bari. Importo ridotto L. 47,481. Dep. provv. L. 1,000; def. L. 5,000.

Comune di Roma (6 settembre). — Appalto quinquennale della costruzione di marciapiedi a cordone di travertino e lastricato di pietra di Bagnorea, nelle strade e piazze di Roma, per cui è prevista la spesa di L. 30,000 per il 1° anno, e di L. 50,000 per ciascuno degli anni consecutivi. Dep. provvisorio L. 5,000; def. L. 10,000. Fatali 24 settembre.

Arciconfraternita di S. Maria del Rimedio sul Molo Grande in Napoli (6 settembre). — Lavori di costruzione di una cappella funebre nel nuovo Cimitero a Poggioreale. Importo L. 43,000. Dep. provv. L. 2,000; def. eguale al decimo dell'importare dell'appalto. Fatali 24 settembre.

Comune di Portomaggiore. Prov. di Ferrara (7 settembre). — Costruzione di un fabbricato scolastico, da compiersi entro un anno. Importo L. 62,000. Dep. provv. L. 2,000. Fatali 22 settembre.

Comune di Ravenna (8 settembre). — Fornitura del materiale di breccia, lapillo, sabbia, paracarri e lavori occorrenti alla manutenzione delle strade del 6° compartimento nel quinquennio 1884-88. Importo annuo L. 23,422.96. Dep. provvisorio L. 3500; def. eguale al doppio decimo del prezzo annuo di aggiudicazione. Fatali 26 settembre.

Comune di Venezia (10 settembre). — Lavori stradali e murali per l'ampliamento e la sistemazione del mercato del pesce a Rialto, da compiersi entro 3 mesi. Importo L. 77,000. Dep. provv. L. 7,700. Fatali 26 settembre.

Prefettura di Campobasso (10 settembre). — Manutenzione per 4 anni dei seguenti tronchi di strade provinciali: 1. Fra Trivento e Salcito lungo m. 9,924; 2. fra Castropignano e la Triguina, lungo m. 26,464; 3. fra Torella e la Nazionale dei Pentri, lungo m. 63,355. Importo annuo L. 19,640.05. Dep. provv. L. 4,000; def. eguale ad un'annata d'estaglio. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Prefettura di Pavia (10 settembre. Esp. def.). — Lavori di costruzione di un muniente in burghe e buzzoni alla sponda destra di Po, di fronte alla cascina Venesia, in territorio di Mezzanino. Imp. ridotto L. 55,145.42. Condizioni eguali a quelle di 1° incanto.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (10 settembre). — Lavori di bonificamento del Lago Maremorto in provincia di Napoli, da eseguirsi entro due anni. Imp. lire 153,640. Dep. provv. L. 8,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a 15 giorni dal deliberamento.

Appalti deliberati.

Direzione dei lavori della R. Marina in Taranto. (16 agosto) — L'appalto per escavazioni subacquee comuni ed a vapore occorrenti alla formazione di un canale navigabile, fra la rada ed il mar piccolo di Taranto, fu definitivamente aggiudicato, al sig. Pietro Brunet, domiciliato a Palermo, per L. 1,402,000.

Idem. (17 agosto) — L'appalto per gli scavi, trasporti e demolizioni in asciutto occorrenti alla formazione di un canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto, fu definitivamente aggiudicato al sig. Motta e C. domiciliati in Taranto, per L. 545,675.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale nominale . . . . . L. 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di luglio 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	325,996.60	296,877 30	29,119 30	»
Ancona	107,910 90	114,931.65	»	7,020.75
Aquila	101,803.60	93,067.50	8,736.10	»
Arezzo	76,225.10	72,753.85	3,471 25	»
Ascoli Piceno	61,132.60	55,800. »	5,332.60	»
Avellino	81,285.20	81,315.10	2,970.10	»
Bari	240,023.10	252,962.90	»	12,939.80
Belluno, ...	34,734.70	33,224,70	1,510. »	»
Benevento	49,074 60	57,445.30	»	28,370.70
Bergamo	198,825.63	197,413.60	1,412 03	»
Bologna	295,411.30	286,479. »	8,932.30	»
Brescia	225,778.20	224,943.95	834.25	»
Cagliari	178,283 35	162,929.45	15,353,90	»
Campobasso ..	83,940 50	89,118.60	»	5,178.10
Caserta	277,422. »	252,783.10	24,638.90	»
Catanzaro	106 451 60	106,662.95	»	211.35
Chieti	85,164.10	86,478 50	»	1,314.40
Como	196,978.70	197,116.40	»	137.70
Cosenza	113,082 25	100,796.85	12,285.40	»
Cremona	157,665.80	157,522.10	143.70	»
Cuneo	263,997 20	251,294.10	12,703.10	»
Ferrara	208,483.90	196,495.40	11,988.50	»
Firenze	539,255.60	522,775. »	16,480.60	»
Foggia	144,749.90	152,331.70	»	7,581.80
Forlì	124,404.90	114,385.60	10,019.30	»
Genova	566,602.10	545,578.20	21,023 90	»
Grosseto	66,416. »	57,073.90	9,342.10	»
Lecce	244,769 50	225,138.90	19,630.60	»
Livorno	143,382.60	146,510.80	»	3,128 20
Lucca.	189,183.65	189,114. »	69.65	»
Macerata	71 590.90	70,065.40	1,525.50	»
Mantova	187,776.25	179,762.05	8,014.20	»
MassaCarrara	81,751.45	76,825.60	4,925.85	»
Milano	703,394.20	677,408.10	25,986.10	»
Modena	164,707.30	162,567.10	2,140.20	»
Napoli	777,888 65	758,496.80	19,391.85	»
Novara	277,386.75	271,524.70	5,862.05	»
Padova	248,772.60	221,949.60	26,823. »	»
Parma ...,....	161,089.30	148,811.90	12,277.40	»
Pavia	242,115.05	244,548.70	»	2,433.65
Perugia	185,017.30	180,119.40	4,897.90	»
Pesaro e Urb.º	60,631.20	66,269 40	»	5,738.20
Piacenza	115,893.50	115,704.40	189.10	»
Pisa	202,288.20	187,233.10	15,055.10	»

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Porto Mauriz.	87,429.30	89,644.10	»	2,214.80
Potenza	94,476.10	83,788.30	10,687.80	»
Ravenna	137,370 70	118,327.30	19,043.40	»
ReggioCalab.	100,476.60	95,503.90	4,972.70	»
Reggio Emil	98,400.90	100,494.70	»	2,093.80
Roma	624,616.35	599,986.40	24,620.95	»
Rovigo	165,225.85	145,329.90	19,895.95	»
Salerno	183,204.30	177,105.60	6,098 70	»
Sassari	95,839.90	93,989.30	1,850.60	»
Siena	65,383.30	68,281.60	»	2,898.30
Sondrio	24,601.40	22,357.50	2,243.90	»
Teramo	56,512.60	53,757. »	2,755 60	»
Torino	563.959.45	543,328.60	20,630.85	»
Treviso	122,473.50	105,006.90	17,466.60	»
Udine	212,342.90	187,985.60	24,357.30	»
Venezia	312,624.30	320,999 80	»	8,375.50
Verona	250,372.50	222,138.60	28,233.90	»
Vicenza	143,817.30	129,354.20	14,463.10	»
Somme L.	12,310,765 08	11,839,985 95	540,416.18	69,637.05
Defalcasi la diminuzione..	. . . . . .	. . . . . .	69,637.05	
Resta l' aumento di lugl.	. . . . . .	. . . . . .	470,779 13	
Prod. dal gen. al 30 giugno	73,646,738 03	71,998,940 95	1,647,797.08	
Totali gen. L.	85,957,503 11	83,838,926 90	2,118,576.21	

Il Capo Ragioniere F. FERRUZZI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta.	76,239.30	83,171.70	»	6,932 40
Catania	169,157.50	156,858 10	12,299.40	»
Girgenti	97,287.70	90,054.90	7,232.80	»
Messina	105,920.75	102,626.70	3,294.05	»
Palermo	189,527.10	205,749.40	»	16,222.30
Siracusa	85,436.70	79,961.95	5,474.75	»
Trapani	64,859.70	61,739.10	3,120 60	»
Somme L.	788,428 75	780,161.85	31,421.60	
Defalcasi la diminuzione..	. . . . . .	. . . . . .	23,154.70	23,154.70
Resta l' aumento di lugl.	. . . . . .	. . . . . .	8,266.90	
Prodotti dal 1º gennaio al 30 giugno.	5,034,341 50	3,723,398.25	310,943.25	
Totali gen. L.	5,822,770 25	5,503,560 10	319,210 15	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 13 agosto 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
GIACOMELLI.

L' Ispettore Generale
MOROSINI.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	47,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	80,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	287,000	»
GHISA da rifondere	»	108,000	»
OTTONE da rifondere	»	37,400	»
RAME da rifondere	»	32,000	»
ZINCO da rifondere	»	30,000	»
CAPRIE con antenne in legno, ingranaggi e tamburo in ghisa, assi in ferro e manubri, fuori servizio N. 7			
1 **Macchina a vapore**, fissa senza caldaia della forza di 8 cavalli circa costrutta dalla Ditta Robert di Sampierdarena	Kg.	3168	
1 **Ponzone** per fare i denti alle lame grosse da sega	»	34	

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Settembre 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 20 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1883.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1883

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

G Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XVI Mercoledì 5 Settembre 1883. Num. 36

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LE NUOVE COSTRUZIONI
DELLE FERROVIE MERIDIONALI

In risposta ad alcuni ingiusti apprezzamenti, pubblicati dalla *Rassegna*, a carico della Società delle Ferrovie Meridionali, per le nuove linee in costruzione, l'egregio Direttore dei lavori della Società medesima, comm. G. Pessione, ha inviato a quel giornale una lettera che stimiamo utile di riprodurre nella sua parte sostanziale, dando essa importanti notizie intorno agli studii ed allo stato dei lavori di quelle nuove linee, nei quali il sullodato Ingegnere ha avuto la parte principale.

Il comm. Pessione così scrive:

Per convenzione 28 aprile 1881, approvata con legge n. 334 (serie 3ª), in data 28 luglio 1881, vennero stabilite le modalità delle nuove linee:

Benevento-Campobasso;
Termoli-Campobasso;
Aquila-Rieti;
Terni-Rieti;

da compiersi entro cinquanta mesi, a partire dal 1° gennaio 1881, cioè con tutto febbraio 1885.

La nostra Società si occupò attivamente degli studii e sottopose all'approvazione governativa i progetti dei varii tronchi; ed appena ottenuta siffatta approvazione, diede mano ai lavori con tale alacrità, che l'apertura all'esercizio si fece nelle epoche seguenti:

Per la linea Benevento-Campobasso:

Benevento-Pietralcina — 1° settembre 1881;
Pietralcina-S. Giuliano — 12 febbraio 1882;
S. Giuliano-Vinchiaturo — 2 luglio 1882;
Vinchiaturo-Baranello — 1° marzo 1883;
Baranello-Campobasso — 5 agosto 1883.

Per la linea Termoli-Campobasso:

Termoli-Larino (Stazione provvisoria) — 12 febbraio 1882;
Larino (Stazione provvisoria) a *Larino* (Stazione definitiva) — 20 agosto 1882;
Larino-Casacalenda — 21 gennaio 1883.

Per la linea Aquila-Rieti-Terni:

Il tronco *Aquila-Rocca di Corno* fu aperto all'esercizio il 22 giugno 1882.

I tronchi tuttora in costruzione da *Casacalenda* a *Campobasso* e da *Rocca di Corno* a *Rieti* e *Terni*, saranno compiuti fra due mesi.

La nostra Società avea bensì vivo desiderio di sollecitare l'apertura all'esercizio; ma aveva interesse di non spingere con soverchia fretta i lavori, perchè è cosa notoria che i lavori accelerati costano assai più; e difatti, per anticipare l'esercizio, si dovettero aumentare le mercedi agli operaj, i prezzi dei materiali, e pagare premi e compensi agli appaltatori, aumentando le spese di capitale in una misura ben superiore al guadagno fatto coll'anticipare la decorrenza del frutto.

Ma la nostra Società incontrò volenterosa le maggiori spese nell'interesse generale e per soddisfare ai voti delle popolazioni, che ansiosamente attendevano il compimento della ferrovia.

Lo scrittore dell'articolo dice che, costruendo in fretta, la Società ha costrutto male.

Tale asserzione non può dipendere da altro, fuorchè da inesatta conoscenza dello stato reale delle cose.

Infatti la nostra Società, ben lungi dal fare economie a danno della stabilità, ha eseguito lavori importanti di gallerie e viadotti, muri di sostegno, consolidamenti e difese

superando, con opere adatte e studiate accuratamente, le molte e gravi difficoltà derivanti dalla configurazione e dalla natura dei terreni, in modo che, dal giorno in cui furono aperti i varii tronchi nessuna interruzione ebbe luogo e l'esercizio si fece sempre con regolarità e sicurezza.

Lo scrittore dell'articolo dice pure, inesattamente, che sulla linea Aquila-Terni furono adottate pendenze del trentacinque per mille senza necessità e soggiunge:

« Alla Società tutto questo non importa nulla, perchè « la garanzia chilometrica viene pagata egualmente e mi- « nori sono le spese di costruzione, e più cresce l'interesse « del capitale ».

Anche questo giudizio deve attribuirsi ad inesatta conoscenza delle cose.

Lungamente si discusse intorno al tracciato della ferrovia Aquila-Rieti, anche negli anni anteriori al 1881 e vennero fatti a spese della nostra Società tutti gli studi comparativi possibili.

Una Commissione Governativa, composta di tre ingegneri insigni, fra cui uno rappresentante il Ministero della guerra, percorse i luoghi sulle due traccie per Rocca di Corno e Pellescritta-Borbona-Posta; sentì le osservazioni dei propugnatori dell'una e dell'altra linea, e conchiuse, in un suo rapporto al Ministero, essere preferibile la traccia per Rocca di Corno, colla pendenza del 35 per mille allo scoperto (ridotta al 28 per mille nelle gallerie), prescrivendo però in alcuni tratti orizzontali intermedi, che furono eseguiti per incroci di treni, onde aumentare la produttività della linea.

Fu adunque il Governo che, dopo maturi studii comparativi, prescelse la linea per Rocca di Corno, con le pendenze del 35 per mille, e per buone ragioni.

La linea di Pellescritta-Borbona-Posta avrebbe allungato il percorso di tredici chilometri, obbligando così il Governo a pagare una forte maggiore spesa annua per la garanzia, senza migliorare sensibilmente le pendenze, perchè erano inevitabili sulla linea Borbona-Posta livellette al 25 per mille entro lunghe gallerie, equivalenti alle pendenze del 35 per mille fuori galleria, che furono adottate per Rocca di Corno.

Inoltre, il tracciato da Posta ad Antrodoco, nella valle del Velino per Sigillo, per una lunghezza di 13 chilom. avrebbe esposto a pericoli gravi l'esercizio della linea, per i franamenti inevitabili delle roccie disgregate.

La nostra Società non fece veruna economia eseguendo le pendenze al 35 per mille, perchè, anzi, i tratti in maggiore pendenza importarono maggiore dispendio, essendosi dovuti formare con una successione di gallerie e di viadotti.

La linea Aquila-Rieti-Terni sale a Sella di Corno all'altezza di metri 990 (novecentonovanta sul mare, mentre la Stazione di Aquila si trova a metri 621) ed abbiamo ad Antrodoco la quota di metri 474; alle Marmore la quota di metri 377, ed a Terni la quota di metri 129.

Basta enunciare tali differenze di livello per dare un'idea delle difficoltà che si dovettero superare, e della necessità inevitabile delle forti pendenze.

Per vincere la differenza di 516 metri fra Sella di Corno ed Antrodoco, si è dovuto procurare lo sviluppo entro terra, eseguendo gironi in galleria a sinistra per Rocca di Fondi, e a destra rimontando la valle del Velino; ma con tutto ciò non si poterono ridurre le pendenze al disotto di 28 per mille in galleria, e di 35 per mille allo scoperto massime essendosi dovuto fare posto ai piani orizzontali intermedii, per incroci di treni, richiesti dall'Autorità militare.

Le spese di esercizio essendo intieramente a carico della Società, e queste spese, come è notorio, crescendo rapidamente colle pendenze, mentre la garanzia del Governo rimane costante per ogni chilometro, qualunque sia la livelletta della strada, è ben evidente che la nostra Società, non solo non aveva interesse di accrescere le pendenze, ma aveva l'interesse contrario, e, se fosse stato possibile, avrebbe diminuite molto volentieri le acclività delle nuove linee.

Ma come si potevano superare altezze fino a 990 (novecentonovanta) metri sopra il livello del mare con pendenze tenui?

Nè più esatti sono gli appunti al tracciato fra Benevento e Campobasso, pel quale si dice che vennero eseguiti giri tortuosissimi, che allungano la linea e la allontanano dai Comuni, e tutto ciò per fare migliori guadagni alla Società.

Per la linea Benevento-Campobasso vennero studiati, anche prima dell'anno 1881, con gravi spese della Società, tutti i tracciati possibili, che furono esaminati da varie Commissioni governative; e la Società eseguì i progetti approvati dal Governo, i quali soddisfano al doppio scopo di evitare i terreni più instabili, che avrebbero compromessa la sicurezza dell'esercizio, e di passare nella maggior prossimità dei luoghi abitati.

Le pendenze si dovettero portare sino al limite di venticinque per mille, onde superare le forti differenze di livello fra i punti obbligati, e per evitare un maggiore sviluppo.

Partendo da Benevento alla quota 121 sul mare, si doveva raggiungere a Pietralcina l'altezza di m. 392; a Campolattaro l'altezza di m. 517; presso Santa Croce di Magliano l'altezza di m. 560; a Vinchiaturo l'altezza di metri 618; presso Baranello l'altezza di m. 733; per scendere quindi a Campobasso alla quota 685.

È ben evidente che, ove si fossero adottate pendenze minori del 25 per mille, si sarebbe dovuta allungare maggiormente la strada.

Per la linea Termoli-Campobasso si dovette per necessità adottare egualmente la pendenza del 25 per mille, per raggiungere le altezze dei punti obbligati.

Partendo da Termoli alla quota 24 metri sul mare, si dovea toccare:

a Larino l'altezza di metri 397
a Casacalenda l'altezza di metri 592
a Sant'Elia l'altezza di metri 697
presso Campolieto l'altezza di metri 868
per scendere quindi a Campobasso a metri 685

Per legge la Società avrebbe potuto spingere le pendenze della linea Termoli-Campobasso fino al limite di cinquanta per mille, ed era già stato approvato un progetto con pendenze al trentacinque per mille, e fu solamente dopo lunghi e replicati studii, fatti con molta costanza e diligenza dai nostri ingegneri, che si poterono ridurre le pendenze al 25 per mille.

Le difficoltà delle nuove linee erano tali, che non si poteano vincere allungando il percorso, ma bensì con lavori d'arte importanti; e difatti la nostra Società ha dovuto eseguire, fra Benevento-Campobasso-Termoli e Aquila-Rieti-Terni, cinquanta gallerie dello sviluppo complessivo

di sedici chilometri, ottanta viadotti dello sviluppo complessivo di circa settemila metri lineari, e muri di sostegno e grandi consolidamenti e difese di ogni specie, oltre a numerosi ponti e ponticelli.

La nostra Società, non solamente non ha allungato il percorso delle linee nel suo interesse, ma anzi, dove era possibile, lo ha diminuito.

Ed in prova dirò che la linea Termoli-Campobasso, approvata colla lunghezza di chilometri 92 nel progetto di massima, fu ridotta a chilometri 87 nel progetto definitivo.

Ma vi ha un altro fatto importante, poco noto al pubblico.

Nella traversata del fiume Sangro, sulla linea Adriatica, il Governo aveva eseguito, nell'anno 1882, un tracciato lungo 14 chilometri, prima della concessione alle Meridionali.

La nostra Società, dopo aver ricevuta in consegna quella linea nell'anno 1863, di sua iniziativa, e sue spese, la rettificò sostituendovi un nuovo tracciato lungo soltanto dieci chilometri, rinunciando a favore del Governo alla garanzia annua dei quattro chilometri risparmiati; mentre effettivamente la Società dovette pagare la costruzione di ventiquattro chilometri per averne dieci.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO

ED IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Il Consiglio Federale Svizzero, nella seduta del 21 agosto ha preso una importante deliberazione intorno al bilancio della *Gotthardbahn* in seguito all'assemblea degli azionisti del 30 giugno u. s.

Si ricorderanno i lettori del grido di allarme dato dalla stampa italiana, scorgendo che l'elemento svizzero era stato soverchiato dagli elementi germanico ed austriaco, che mirano naturalmente più ai grassi dividendi che al compimento delle nuove costruzioni ed al benessere che attendono le popolazioni attraversate dalla ferrovia, e che più non si parlava dell'elemento italiano, il quale per l'entità dei sussidii, enormemente superiori a quelli degli altri concorrenti e per tante altre ragioni, aveva diritto a maggiore considerazione e riguardi. Ora merita d'essere notato come l'Autorità federale svizzera comincia a reagire contro le esorbitanze di una maggioranza straniera e solo finanziariamente e momentaneamente interessata all'avvenire della grande strada internazionale.

Ecco la deliberazione del Consiglio federale:

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, a proposito dell'impiego dell'introito netto della ferrovia durante il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1882, ha preso la seguente risoluzione;

La rimanenza del guadagno dell'esercizio, dopo pagato l'interesse del capitale è di franchi 1,394,697.74.

Questa rimanenza sarà impiegata come segue:

1. Al fondo di riserva per rinnovazione delle linee, materiale d'esercizio e per accidenti . . . . Fr. 418,457 80
2. Aumento del fondo costruzioni mediante ricavo di interessi . . . . » 109,493.50

Da riportarsi Fr. 527,951 30

Riporto Fr. 527,951.30

3. Dividendo agli azionisti . » 425,000.— — Fr. 952,951 30
4. Ammortizzazione per estinzione delle provvisioni e perdite di corso . . . . » 85,000.—
5. Diffalcazioni sul conto costruzioni . . . . » 248,607.70
6. Saldo attivo del conto esercizio . . . . » 108,138.74 — 441,746.44

Totale Fr. 1,394,697.74

uguale alla rimanenza attiva.

Questa risoluzione fu parzialmente variata dall'Assemblea generale degli Azionisti che si tenne in Lucerna il 30 giugno del corrente anno. Questa assemblea risolvette specialmente che della rimanenza attiva fosse da impiegarsi soltanto la somma di fr. 952,951.30, secondo le proposte della Commissione (ossia le suesposte poste N. 1, 2 e 3), ed invece il rimanente, ossia fr. 441,746.44 (poste N. 4, 5 e 6) fosse impiegato come saldo del conto esercizio, portandolo nel conto esercizio del 1883.

Quindi la differenza fra il Consiglio d'amministrazione e l'Assemblea degli azionisti si agita sui seguenti punti:

1. Le perdite di cassa che si ebbero a subire nel contrarre i prestiti e che col tempo salirono alla somma di fr. 5,915,188.04 devono essere ammortizzate in modo che la completa estinzione segua entro il termine fissato per la restituzione dei prestiti. Per questa ammortizzazione abbisogna una annualità di fr. 170,000, e quindi il Consiglio d'amministrazione prese in considerazione per lo scorso mezzo anno la metà di questa somma, ossia fr. 85,000.

L'Assemblea degli azionisti si oppone a ciò e trasporta questa somma come saldo disponibile a conto nuovo.

Questa risoluzione urta contro la disposizione della legge (O. 656) quanto contro agli accordi stabiliti fra il Dipartimento delle ferrovie e la Direzione della Ferrovia del Gottardo, e quindi non può essere ammessa dal Consiglio federale.

	Fr.	C.
2° Tanto meno poi è questo il caso per la somma di	248,607	70
Questa somma comprende:		
a) Deperimento sui terreni e fabbricati . .	190,262	13
b) Spese per le feste d'inaugurazione . .	58,345	57
	248,607	70

Partendo dal pensiero che quest'ultima spesa per propria natura è impossibile che appaia nell'attivo, il Consiglio federale è completamente d'accordo colla Direzione e col Consiglio d'amministrazione (Resoconto amministrativo pagina 15) per dire che le spese di costruzione, le quali più tardi o devono essere rimosse o destinate ad altro scopo, o devono essere inscritte o diminuite del loro valore attuale. Questo modo di agire è conforme alla legge ed alla regola di una ordinata amministrazione.

L'Assemblea degli azionisti avendo disposto delle poste sotto i num. 1 e 2 in guisa che abbiano ad essere portate in conto dell'esercizio del 1883, il Consiglio federale, partendo da altre considerazioni, non è in posizione di ordinare la soppressione di questa risoluzione. Esso si riserva però la sua ulteriore decisione quando gli organi della Società avranno disposto di tali somme e per il momento non può che ordinare che questa disposizione non sia applicata finchè egli non siasi espresso in proposito.

Un' ulteriore risoluzione degli azionisti concerne la perdita sui corsi. Da quanto si rileva al rapporto amministrativo (pag. 16), le perdite complessive sui prestiti della Ferrovia del Gottardo importano fr. 6,920,035; i guadagni sui corsi invece ammontano a fr. 1,004,846.96; rimangono quindi da ammortizzarsi fr. 5,905,188.04.

L'Assemblea degli azionisti ha creduto di dover disporre altrimenti sul guadagno dei corsi: « Il guadagno dei corsi notato a pag. 17 del presente XI Rapporto amministrativo in fr. 1,004,846.96 devesi costituire in fondo speciale colla cui destinazione abbiano ad essere coperte le eventuali perdite sulle carte-valori. Dopo chiuso il conto delle carte-valori il rimanente saldo di questo fondo speciale sarà versato in un altro fondo esistente ».

L'inammissibilità di questa risoluzione è palese; le perdite sui corsi essendo maggiori dei guadagni sui corsi, questi ultimi non sussistono, ma diminuiscono semplicemente le perdite. La risoluzione degli azionisti è quindi senza oggetto e perciò da dichiararsi caduta. Inoltre essa è in opposizione cogli accordi avvenuti fra la Direzione e l'Autorità sorvegliante.

Finalmente devesi ancora rilevare che per le proposte presentate nell'assemblea degli azionisti si fece principalmente valere che il Codice delle Obbligazioni svizzero non era allora in vigore per le Società ferroviarie. Ma questa asserzione non è esatta. Gli statuti di una Società per Azioni in opposizione colle disposizioni del Codice delle Obbligazioni, possono, secondo l' art. 898, continuare ad aver vigore parimenti fino alla fine del 1887. Ma tutte le disposizioni del Codice delle Obbligazioni, le quali non siano in opposizione cogli statuti, hanno forza di legge anche per le Società per Azioni col 1° gennaio 1883. A queste disposizioni appartengono per la Ferrovia del Gottardo anche quelle dell'art. 686 sulla formazione dei bilanci, in quanto che gli statuti sociali non stanno in collisione in veruna guisa. Quindi il Consiglio d'amministrazione agì completamente nel suo dovere, applicandole.

Basandosi sopra queste considerazioni, il Consiglio federale ha risolto di comunicare alla Direzione della Ferrovia del Gottardo che aspetta ulteriori notizie sull'impiego delle poste di fr. 85,000 e fr. 248,007.70 trasportate in conto del 1883, nel pensiero che non si sarà disposto prima di questa somma; inoltre deve insistere perchè sia dato seguito alle risoluzioni della Direzione e del Consiglio d' amministrazione per rispetto al guadagno sui corsi.

IL CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO
fra gli Agenti delle Ferrovie dell' Alta Italia

La Presidenza del Comitato di mutuo soccorso fra gli Agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia ci ha inviato il resoconto per l'anno 1882, che crediamo opportuno di fare conoscere nelle parti principali, siccome quello che si riferisce ad un' importante istituzione, creata a benefizio di una numerosa e benemerita classe di pubblici funzionari.

Accennando alle condizioni del Consorzio, la Presidenza nota innanzi tutto che la situazione di esso, ebbe dallo scorso anno sensibilmente a migliorare in causa del sussidio, pari al 50 per cento del contributo normale degli ascritti, accordato generosamente dall' Amministrazione, ancorchè si voglia tenere calcolo del sempre crescente aumento delle spese fatte. Queste riflettono in modo speciale la passività che di continuo aumenta, derivante dalla concessione dei sussidii rinnovabili che, per l' anno ora scaduto, riuscì di molto superiore a quella degli anni antecedenti, raggiungendo la somma di L. 192,960.96.

L' estendersi della rete, la necessità di una proporzionata assistenza medica, le nuove nomine di medici per la cura del personale assegnato alle linee aperte nel corso dell'anno all' esercizio, apportava un potente aumento nel Personale sanitario e quindi una maggiore spesa per la sua rimunerazione. Aggiungasi che essendosi verificato, per effetto dell' accresciuto traffico un sensibile aumento di personale in più centri di maggiore importanza, si dovettero rinnovare molte convenzioni coi sanitari, assegnando loro una maggiore proporzionale retribuzione.

Se si pone quindi in confronto l' importanza del lavoro dei medesimi, colla spesa, benchè alquanto accresciuta per la loro rimunerazione, questa riesce ancora evidentemente limitatissima.

Ciò premesso, ecco i risultati dell' esercizio 1882:

Prodotti. — Ritenute normali sugli stipendii degli Agenti, in proporzione dell' 1 0[0 e paghe degli operai in ragione dell' 1 1[2 0[0 . . . . . . L. 228,666.65

Multe inflitte al personale dell' Amministrazione ed alle Imprese dei trasporti a domicilio ed altre . . . . » 44,958.40

50 0[0 sulle assenze per malattie e congedi degli impiegati ed Agenti stabili . . . » 4,016.42

Contributo dell' Amministrazione equivalente al 50 0[0 sulle ritenute normali . . » 114,333.37

Totale dei versamenti L. 391,974.84

Prodotto dell' impiego dei fondi . . . » 62,648.88

Prodotto della vendita degli oggetti rinvenuti lungo la linea od abbandonati nelle Stazioni e nelle carrozze dei viaggiatori, dedotte le spese per i premi ai rinvenitori, per le aste ed altre . . . . » 6,158.08

Rimborso sussidii per malattia da Agenti che essendo stati nominati con stipendio annuo e con decorrenza anteriore alle date cui si riferivano i sussidii stessi, non competeva più loro quanto era stato concesso dal Consorzio perchè pagati interamente dai servizi da cui dipendono . . . . » 695.49

Competenze non pagate . . . . . . » 330.17

Introiti diversi per largizioni, premi non pagati, somme non riscosse da Agenti o loro eredi, multe a viaggiatori, vendita tariffe del Consorzio per i medicinali ecc. . . . . » 3,855.45

Totale dei prodotti L. 465,662.91

Spese. Sussidi ordinari pagati agli Agenti malati . . . . L. 72,525.87

Sussidi straordinari pagati agli Agenti, Vedove ed Orfani » 16,994.—

Sussidi rinnovabili d' anno in anno . . . . » 192,960.96

Da riportarsi L. 282,480.83

Riporto L.	282,480.83
Retribuzione ai Medici Chirurghi . . . . »	42,508.75
Indennità per medicinali . . »	2,662.90
Trasporti di Agenti all'Ospedale »	126.—
Spese funerarie . . . . . »	7,230.—
» per apparati ortopedici »	811.03
» diverse . . . . . . »	430.70

Totale delle spese L.	336,250.21
Rimanenza attiva per la gestione del 1882 »	129,112.70
Aggiungendosi l'attivo netto a tutto il 1881 »	1,141,993.24
Si avrà un totale di L.	1,271,405.94

Questo fondo è così composto:

N. 75 Certificati del Debito pubblico Regno d'Italia della rendita complessiva di L. 36,525 al prezzo di acquisto . . . . L.	609,488 75
» 1930 Obbligazioni della Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria . »	502,975.05
» 265 Obbligazioni della Pontebba . . »	89,570.—
» 2 id. del Prestito Austro-Ungarico pel valore nominale di Fiorini 2,000. che al 105 0[0 ascendono a Fiorini 2,100 ragguagliati a L. 2,469,135 per fiorino . . . . »	5,185.18
» 1 Ricevuta per 4 Azioni della Società cooperativa fra gli Impiegati delle S. F A. I. in Milano . . . . »	140.—
Rimanenza di Cassa al 31 dicembre 1882 »	64,046.96
Totale del Fondo del Consorzio L.	1,271,405.94

Entrando quindi nei particolari del Resoconto, dopo gli elenchi nominali dei sussidiati delle varie categorie sovraindicate, troviamo la seguente situazione numerica dei compartecipanti al Consorzio al 31 dicembre 1882:

Amministrazione centrale . . . . N.	117
Economato . . . . »	99
Manutenzione e lavori . . . . »	8,955
Traffico . . . . »	9,209
Trazione e materiale (comprese le officine) . »	7,447
Totale N.	25,702

Il numero dei medici curanti, che nel 1881 era di 614, ascendeva il 31 dicembre 1882 a 636: di cui 162 retribuiti con stipendio fisso annuo, con permesso di circolazione permanente; 141 parimenti retribuiti, ma senza questo permesso; 297 senza stipendio, con permesso di circolazione permanente; 34 senza stipendio con biglietti per un solo viaggio, e 4 retribuiti per ciascuna visita e salasso.

Di tutti questi medici si dà l'elenco nominale coll'indicazione delle Stazioni rispettive.

Le entrate del Consorzio dal 1870 al 1882 furono di L. 3.711,713.51; le spese di L. 2,669,773.74. La rimanenza è di L. 1,041,939.77.

Chiudiamo questi brevi cenni, mandando una parola di dovuto elogio alla Direzione del Consorzio per il suo accurato e paziente lavoro, ed augurando che la istituzione continui a prosperare a vantaggio degli Agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici è stato sottoposto al parere del Consiglio di Stato la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio di due linee ferroviarie da Schio a Piovene l'una, e da Schio a Torrebelvicino l'altra. La domanda di concessione fu avanzata dalla Ditta G. B. Saccardo e Comp., e secondo il progetto da essa presentato le due linee assieme avrebbero la lunghezza di chilometri 15 e mezzo ed importerebbero una spesa di costruzione di circa L. 700,000.

Il Governo per la concessione delle premenzionate linee accorderà un sussidio di L. 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni, limitatamente però alle tratte di ferrovia costruite su sede propria.

><

Ci scrivono da Cosenza che quella Deputazione provinciale ha fatto studiare dall'ing. sig. Gagliardi il progetto di massima per una ferrovia da Lagonegro a Spezzano Albanese passando per Viggianello, Mormanno, Morano e Castrovillari.

Secondo un tale progetto, stato testè sottoposto alla superiore approvazione, la lunghezza della linea risulterebbe di chilometri 108 e l'importo dei relativi lavori di costruzione di L. 52,000,000. Il costo medio chilometrico della medesima verrebbe quindi a risultare di L. 463,000.

La linea di che trattasi ha una grande importanza anche dal punto di vista dell'interesse militare: epperò sappiamo che il Ministero della guerra prende per la medesima un vivo interessamento.

><

La Presidenza del Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto di variante al tracciato già approvato per la ferrovia medesima, fra le Stazioni di Città di Castello e di San Secondo. La proposta mira allo scopo di migliorare sensibilmente il tracciato primitivo.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie tedesche ed austriache hanno stabilito di mantenere anche durante la stagione invernale la coppia di treni diretti stabilita per la stagione estiva fra Berlino, Monaco ed Ala.

Crediamo che anche l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vorrà mantenere pure nell'inverno i treni 73 e 74 fra Ala e Verona attivati il 1° giugno p. p., i quali sono in coincidenza coi diretti esteri preaccennati

><

Sappiamo che l'Ufficio del Genio civile di Rovigo ha pressochè completamente ultimato il progetto di appalto del 4° ed ultimo tronco della ferrovia da Adria a Chioggia, compreso fra il Lusenzo e Chioggia. Il detto progetto verrà di questi giorni trasmesso al Ministero dei lavori pubblici per approvazione.

><

Abbiamo da Novara che la Giunta comunale di Cameri ha avanzata istanza al Ministero dei lavori pub-

blici per ottenere che il tracciato della ferrovia progettata fra Novara e Saronno sia possibilmente avvicinato all' abitato di quel Comune.

><

Venne testè rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il verbale degli accordi presi il 25 agosto p. p. per l' ampliamento della Stazione di Quinto.

Hanno preso parte alla apposita conferenza il sig. comm. Bussi, in rappresentanza del Governo: i sigg. comm. Mantegazza, comm. Boselli e cav. Massagli per le ferrovie dell' Alta Italia ed il Sindaco, due assessori ed un consigliere del Comune di Quinto.

><

La Ditta Carpaneto di Genova concessionaria del trasporto sulla ferrovia a cavalli lungo l'abitato della città di Sampierdarena, stante il crescente movimento commerciale allo scalo del Passo Nuovo e sulla ferrovia a cavalli di Sampierdarena, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per poter aggiungere al servizio a cavalli quello della trazione a locomotiva.

><

Il Consiglio provinciale di Trapani in sua recente adunanza ha deliberato di far voti al Governo del Re per ottenere che gli studii della linea Castelvetrano-Porto Empedocle siano fatti per ferrovia a scartamento ordinario.

Lo stesso Consiglio ha inoltre deliberato di promuovere dal Parlamento una legge onde la linea medesima sia elevata di categoria ed aggiunta alla tabella *B* della legge 29 luglio 1879 n. 5002 (serie 2ª).

><

Abbiamo da Firenze che l' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare un tipo di vettura di 3ª classe che essa intenderebbe di applicare alle linee vesuviane per la cui concessione alla predetta Società sono in corso gli atti opportuni.

Tale nuovo tipo di vettura è combinato in guisa che possa essere utilizzato pel trasporto dei feriti in caso di guerra, e ciò per aderire al desiderio manifestato su tale argomento dal Ministero della guerra.

><

Abbiamo pure da Firenze che il Direttore generale delle Ferrovie Romane ha presentato al Consiglio di amministrazione delle ferrovie medesime, nella sua seduta del 29 p. p. agosto, il progetto delle modificazioni da apportarsi al ruolo organico del personale e che il Consiglio medesimo lo ha da parte sua approvato con raccomandazione a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè voglia sanzionarlo.

><

Da una statistica fatta dalla Società delle ferrovie Meridionali relativa al movimento dei viaggiatori trasportati nelle carrozze Pullman dal 15 marzo al 15 agosto corr. anno fra Napoli e Reggio di Calabria e viceversa, risulta che il numero dei viaggiatori stessi da Napoli verso Reggio fu di 864 e da Reggio verso Napoli fu di 854.

><

Durante lo scorso mese di luglio lo scavo della nuova galleria di San Lazzaro a Genova ha progredito di m. 21 in piccola sezione e di m. 16 in calotta. Le materie scavate nel mese rilevarono a m. c. 610.

A tutto luglio la situazione dello scavo era la seguente;

Scavi — lunghezza: m. 363; id. — volume: metri cubi 11,600. Murature in calotta — estesa: m. 266; id. — volume: m. c. 2385.

><

Siamo informati che la Ditta Cerimedo e Comp. ha fatto istanza al Governo per essere facoltizzata ad esperimentare sulla tramvia da Piacenza a Bettola una nuova vettura a vapore del sistema Apsey.

><

Ci scrivono da Sassari che la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha sottoposto all' approvazione governativa il progetto per un molo e ponte di sbarco da costruire al Golfo degli Aranci. La lunghezza del molo fino a raggiungere il tirante d' acqua di 6 m. è di m. 135.50, ed esso consisterà in una scogliera di massi naturali di 12 m. di larghezza al piano del binario.

La spesa complessiva del molo e del relativo ponte di sbarco è preventivata in L. 450,000 circa.

><

Nella sua seduta del giorno precedente il prelodato Consiglio ha anche approvato un progetto di convenzione colla Società metallurgica di Piombino, relativa all'annua fornitura di 12,000 tonnellate di lignite.

><

La ditta Fraviga-Gola-Viarana, concessionaria del terreno per la costruzione e l'esercizio di una tramvia a trazione meccanica ed a scartamento ordinario dalla Stazione di Gozzano alle Cave d'Alzo presso il Lago d'Orta, ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto tecnico della predetta tramvia, il quale fu già ammesso con talune osservazioni dall' Ingegnere capo del Genio civile di Novara.

><

L'Opinione del 3 corrente, occupandosi dell'interessante polemica che noi da qualche tempo sosteniamo coll' Amministrazione del Gottardo intorno alle tariffe ferroviarie tra l'Italia e la Svizzera, si dice di essa soddisfatta e giudica il nostro linguaggio abile, schietto e più efficace delle diplomatiche cautele.

Cordialmente ringraziamo l'autorevole giornale romano delle cortesi espressioni usate a nostro riguardo, e che ci danno lena a proseguire nella via per cui ci siamo posti, onde procurare all'Italia il trattamento che incontestabilmente le spetta. E speriamo di poter a ciò giungere, se la stampa italiana ci aiuterà nell'opera intrapresa (ciocchè fece già il *Pungolo* di Milano nel numero di ieri) ascoltando le patriottiche parole, cui pienamente ci associamo, dell'egregia *Opinione*, la quale notando, come dicemmo nell'ultimo nostro numero, che la *Gotthardbahn* e le altre ferrovie svizzere non fanno per le esportazioni italiane i ribassi favolosi accordati alle esportazioni tedesche, così scrive:

« Anche all'infuori della strapotenza politica della Germania, il tema merita d'essere studiato a perenne ammaestramento della italica ingenuità. Eccovi qui due popoli: uno ci ha messo nel Gottardo il quarto di spesa dell'altro, o giù di lì, e ottiene dalla Svizzera quello che non sa ottenere, non ostante infiniti studi e reclami, l'altro popolo, che ci ha speso quattro volte di più. La stampa italiana non farebbe bene ad aiutare l' ottimo *Monitore delle Strade ferrate* in questa ricerca? Non gioverebbe che i nostri buoni vicini dell'Elvezia si persuadessero che non smetteremo infino a che non si ottenga ragione a così evidenti reclami? »

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia prese le seguenti deliberazioni:

Approvò un fabbisogno di L. 15,600 per l'acquisto di apparecchi Saxby e Farmer.

Autorizzò la spesa di lire 44 mila per riparazioni occorrenti a due locomotive.

Approvò la fermata dei treni locali fra Genova e Chiavari alla fermata di San Michele di Pagano.

Autorizzò l'invio di una squadra di manovratori a Parigi (Stazione della Chapelle) per studiarvi il modo di eseguire le manovre colla gravità.

Sottopose all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto per una strada consorziale a ponente dei nuovi magazzeni dell'Economato nella Stazione centrale di Milano; ed altro progetto e schema di contratto e tariffa per l'innesto nella Stazione di Udine della ferrovia per Portogruaro.

Approvò i seguenti altri preventivi:

a) per costruzione di due ponti metallici lungo la linea Padova-Bologna (lire 31 mila);

b) per costruzione di un ponte in ferro sul canale Bussè lungo la linea Dossobuono-Legnago (lire 28 mila);

c) per ampliamento della Stazione di Santhià (Lire 15 mila).

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione i progetti tecnici per l'esecuzione delle seguenti opere:

a) Per la demolizione e ricostruzione della calotta della galleria di Passofonduto lungo la linea Palermo-Porto Empedocle, pei quali lavori è preventivata la spesa di lire 50 mila;

b) Per il prolungamento del binario merci e per il collocamento di due piattaforme del diametro di m. 4,50 in stazione di Campobello, lungo la linea Catania-Licata. La spesa occorrente è presunta in lire 33 mila.

Inoltre ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto tecnico per la costruzione di tre case cantoniere doppie e di 3 forni sul tronco Eboli-Baragiano della ferrovia Eboli-Potenza.

La spesa preventivata per l'esecuzione delle predette case cantoniere rileva a L. 18,600.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere nella sua seduta del 28 agosto 1883 trattato alcuni affari interni, deliberava:

1. l'impianto della illuminazione a gas nel fabbricato-viaggiatori della Stazione di Siena;

2. l'acquisto dei materiali d'armamento da mettersi in opera nel prossimo anno 1884 cioè:

Tonnellate 9,000 ruotaie d'acciaio; id. 245 piastre di appoggio; id. 93 chiavarde; id. 229 ramponi; id. 472 compresse e N. 200,000 traverse.

3. l'acquisto di pietrisco, stagno in pani e ferro fucinato in verghe.

><

Il Consiglio di Stato nelle ultime sue adunanze ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

Sono esonerati dai contributi idraulici per opera di 2ª categoria i danneggiati dalle piene del Veneto nei comprensorii amministrati dal Governo;

Incanti per l'appalto della sistemazione degli argini del Reno dalla confluenza del Samoggi al confine della provincia di Ferrara;

Maggiore spesa per la fornitura degli scambii lungo la ferrovia Novara-Pino;

Incanti per la costruzione d'un ponte a travata metallica sull'Adda;

Appalto dei lavori d'arginatura lungo la destra del Po nel comprensorio di Piacenza;

Maggiore spesa di L. 300,000 per completare il primo tronco della ferrovia dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi;

Ha dichiarato di utilità pubblica per Roma l'allargamento della via del Corso e il prolungamento di via Tritone.

><

Dopo la tiratura dell'ultimo numero del *Monitore* abbiamo ricevuto dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo una rettifica all'articolo da questa inviatoci e pubblicato il 22 agosto. Ove era detto: imperocchè le Ferrovie posteriori oltre all'interesse del trasporto ecc.. dovevasi leggere: « imperocchè queste Ferrovie in confronto delle Ferrovie posteriori, hanno anche un altro obbiettivo, cioè lo sviluppo dei rispettivi porti marittimi ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Spezia — L'incanto simultaneo tenutosi il 23 agosto essendo riuscito deserto, si addiverrà il 18 settembre, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Regia Prefettura di Massa, simultaneamente, alla seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 7663, esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,859,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 40, dal giorno in cui s'intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 71,000, ed in L. 143,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento.

— Il simultaneo incanto tenutosi il 22 agosto essendo riuscito deserto, si addiverrà il 17 settembre, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Massa, simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma Spezia, compreso fra gli abitati di Villafranca e di Filattiera, in provincia di Massa, della lunghezza di m. 4,824, escluse le espropriazioni stabili e fabbricati, meno le fondazioni dei caselli di guardia, e la provvista delle traverse, dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,088,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 52,000 ed in L. 105,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo il seguito deliberamento.

— Il 18 settembre scadono i fatali per l'appalto, al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Massa, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra il sotterraneo del Grotto e l'abitato di Villafranca, della lunghezza di m. 4 640. L'importo è ridotto a lire 1,501,296, dietro il ribasso di L. 11.20 0[0.

Ferrovia Carmagnola-Bra — L'appalto tenutosi il 28 agosto u. s. per il trasporto dai luoghi di deposito e collocamento in opera dei materiali e ferri d'armamento occorrenti alla linea Carmagnola-Bra, dell'importo ridotto a L. 59,940, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, e alla Prefettura di Cuneo fece ulteriore ribasso di L. 38 48 0[0 il sig. Del Vecchio Angelo, domiciliato a Cuneo, che restò definitivo aggiudicatario.

— L'appalto tenutosi il 28 agosto per la provvista di n. 23,200 traversine e m. c. 23·20 di pezzi speciali in legname per l'armamento della ferrovia Carmagnola-Bra, dell'importo ridotto a L. 128,957.67, andò deserto tanto al suddetto Ministero cho alla detta Prefettura, rimanendo definitivo aggiudicatario Il sig. Garetto, domiciliato a Cuneo, che fece al ventesimo il ribasso di L. 5,02 0[0.

Ferrovia Ivrea Aosta — Il 17 settembre scadono i fatali per l'appalto, al Ministero dei lavori pubblici e

alla Prefettura di Torino, per le opere e provviste occorrenti all'armamento e all'inghiaiamento della via e delle Stazioni, lungo il tronco Ivrea-Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta. L'importo è ridotto a L. 254,140, dietro il ribasso di L. 3 0[0].

Ferrovia Gravellona-Cannobio — Scrive il *Corriere del Verbano*:

Avendo il Ministero incaricato la Direzione della Novara-Pino di compilare lo studio per una ferrovia da Gravellona-Pallanza-Intra Cannobio al confine italo svizzero, furono incaricati dello studio gli egregi ingegneri cavaliere Tarra e cav. Negri, il primo pel tratto Ghiffa-Cannobio confine svizzero, il secondo pel tronco Ghiffa, Pallanza-Gravellona.

— Sullo stesso oggetto telegrafano al *Popolo Romano* da Intra, 30 agosto:

È giunto il comm. Giambastiani con l'ing. Negri allo scopo di disporre tutto l'occorrente per l'impianto di un Ufficio tecnico, incaricato di fare gli opportuni studii per la ferrovia del Gottardo lungo la sponda destra del Lago Maggiore.

Il comm. Giambastiani e l'ing. Negri hanno già visitato il tratto da Borgomanero a Intra.

Quest'oggi visiteranno il tratto da Intra al confine svizzero per stabilire il tracciato in base al progetto Moudino, accettato in massima, e fatto compilare dal Comitato verbanese, quì residente.

Ferrovia Novara-Pino. — In seguito a violento uragano sono cadute negli scorsi giorni diverse frane sulla linea Novara-Pino causando alcune interruzioni. Ora la linea è stata sgombrata ed i treni hanno ripreso il servizio regolare.

Tramways milanesi — Il Consiglio comunale di Milano ha autorizzato la Giunta municipale « ad accordare alla Compagnia Generale *des chemins de fer secondaires* lo impianto ed esercizio sulle vie Galileo Galilei, Galvano e Melchiorre Gioia o strada per la Cascina dei Pomi, con provvisoria deviazione sulla via Viviani, della tramvia a vapore Milano Cinisello-Carate-Giussano con diramazione fra Carate e Seregno, sotto le prescrizioni del Capitolato provinciale e di quelle speciali pel Comune, ritenuta la durata della corrispondente concessione data dalla Provincia ».

— Il 1° settembre, venne attivata la nuova linea a tramway da piazza del Duomo a P. Nuova, passando per la via Monte Napoleone.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio, a partire dal 1° settembre 1883, la ferrovia da Eymoutiers a Meymac. Questa linea ha una lunghezza di 49,019 14 m. non compresi m. 375,82 avuti da ferrovie in esercizio.

Indipendentemente dalle due stazioni estreme di Eymoutiers e Meymac, la prima comune colla linea da Limoges a Eymoutiers e la seconda comune colla linea da Clermont a Tulle, la nuova linea comprende le stazioni e fermate seguenti: stazioni di Plainartige, di Celle, di Viam, di Bugeat, di Pérols, di Barsanges; fermate di Beynat e della Iassonneix.

Ferrovia Gap-Briançon. — Il *Temps* di Parigi scrive che il raccordamento delle ferrovie dell'A. I. colla rete francese e che porrà Marsiglia in diretta comunicazione con Torino è sul punto di realizzarsi.

Lo stesso giornale, dopo aver rammentato come il sindaco di Torino invitasse il Municipio di Gap ad emettere un voto relativo al raccordo della linea di Gap a Briançon con quella d'Oulx, assicura che la Compagnia P. L. M ha fatto cominciare gli studi da Briançon alla frontiera, mentre come i nostri lettori sanno, il Consiglio provinciale di Torino ha votato i fondi per gli studi cominciati a Oulx, ultima stazione italiana alla frontiera di Francia.

A ragione il *Commercio* di Genova, rilevando le parole del *Temps*, crede che tale raccordo promuoverà un transito considerevole sulla linea delle Alpi e faciliterà le relazioni del sud-est della Francia e di Marsiglia in particolare coll'Alta Italia.

Ferrovie germaniche. — Le proposte del Governo prussiano per il riscatto di una nuova serie di ferrovie private, sembra debbano incontrare una certa opposizione da parte degli interessati. Mentre nel 1881 quando il Governo inaugurò il sistema di riscatto e giunse facilmente a mettersi d'accordo colle Compagnie delle quali si trattava, ora vediamo i Consigli d'amministrazione e gli azionisti, elevarsi contro l'insufficienza delle offerte dello Stato. Nessuna delle Società mostra di volere accettarle senza modificazioni, quantunque il Ministro abbia dichiarato di non volere ammettere una qualsiasi concessione. La Compagnia della ferrovia Breslavia-Schweidnitz-Friburgo pare la sola disposta a sottomettersi, sebbene a malincuore. La direzione della linea Altona-Kiel raccomanda, al contrario, ai suoi azionisti, di non ratificare la Convenzione provvisoria conclusa col Governo, se questo non acconsente a lasciare loro il dividendo del corrente esercizio. Quanto alla ferrovia della Slesia superiore, alcuni grandi azionisti hanno l'intenzione di proporre all'assemblea generale di reclamare dal Governo che i consolidati che loro saranno dati in cambio dei loro titoli attuali, siano messi al coperto dall'ammortamento durante un certo numero d'anni. La direzione della ferrovia della riva destra dell'Oder ha deliberato da parte sua, di non raccomandare l'adozione, nella sua forma attuale, della Convenzione conchiusa collo Stato, all'assemblea generale degli azionisti La Compagnia Berlino-Amburgo, infine, pretende di non potere deliberare, circa il riscatto della sua linea, se non quando i suoi statuti avranno subìto certe modificazioni. Il Ministro dei lavori pubblici ha replicato ch'egli non è punto di questo parere, ma l'amministrazione ha nondimeno deciso di convocare per il 2 ottobre, un'assemblea generale straordinaria per procedere alle dette modificazioni. Frattanto la Compagnia deve fare conoscere, il dì 15 dello stesso mese al più tardi, se, sì o no, ella accetti le offerte del Governo, ciò che non pare molto probabile dinnanzi alla risoluzione di cui parliamo. Di più, alcuni azionisti credono che le offerte del Governo non siano in rapporto nè coi dividendi fin quì distribuiti dalla Compagnia, nè colle considerevoli riserve ch'essa è giunta ad accumulare.

— Durante l'esercizio 1881-82, finito il 31 marzo dell'anno scorso, le ferrovie costruite dallo Stato wurtemberghese avevano uno sviluppo di 1450 Km. Di questa rete, appartenente tutta al Governo, 1433 km. soltanto sono da esso eserciti. Le spese fatte per le ferrovie ammontavano, alla data citata, a marchi 446,864.515, ossia m. 290,049 per Km. I prodotti dell'esercizio essendo di m. 27,881.342 e le spese di m. 15,028,882 rimaneva un benefizio netto di marchi 12,852,461.

— Non è molto, un Comitato costituitosi in Gnoyen (Meclemburgo) ha progettato una ferrovia secondaria da Gnoyen per Neu-Kahlden a Malchin, o Tederow, che verrebbe congiunta alla ferrovia Federico-Francesco.

Essendo una grande parte del capitale necessario già assicurato mediante sottoscrizione d'Azioni, e nella speranza di una sovvenzione da parte del Governo di Meclemburgo per l'importo di marchi 15,000 per chilometro, si crede che essa verrà quanto prima incominciata.

Altre ferrovie secondarie pure in progetto sono: quella da Sternberg alla Stazione Ventschow della linea Federico-Francesco, quella da Stralsunda a Rostock, e quella da Demmin a Rostock.

Ferrovie austro ungheresi — Il 26 corr. furono aperte al pubblico servizio le ferrovie Poricaw-Sadska-Nimburg, Detenitz-Dobrawic e Detenitz-Bakow, le quali tutte appartengono alle linee dello Stato.

La linea Poricaw-Nimburg-Velelib è lunga chilom. 17,2

ed è fornita di rotaie d'acciaio, la linea Detenitz-Bakow ha la lunghezza di 30 chilom., e la linea Detenitz-Dobrawic di 13 chilometri.

— Nell'anno 1882 furono aperti al pubblico servizio dall'Austria-Ungheria circa 824 chilom. di reti ferroviarie, e nel 1881 soltanto chilometri 411.55. Nell'anno scorso cioè la rete ferroviaria in Austria s'aumentò di chilometri 222.4, e quella d'Ungheria di chilometri 601.4.

Ferrovie messicane. — Servendoci della *Public Ledger* di Filadelfia, diamo la classificazione delle linee messicane, secondo la nazionalità.

Linee americane. — Messico-Aguascalientes e diramazioni (Centrale) . . . . miglia 345
El Paso Durango (Centrale) . . . . . . » 432
Tampico verso l'ovest (Centrale) . . . . » 62
Guaimas-Nogales (unita alla Centrale) . . » 265
Messico-Morelia (Nazionale) . . . . » 227
Laredo-Saltillo (Nazionale) . . . . . . » 220
Linee staccate (Nazionale) . . . . . . » 178
Altata-Culiacan (Sinalao-Durango) . . . » 38
Eagle Pass-Durango (Huntingedon) . . . » 73

Totale miglia 1,791

Linea inglese. — Vera Cruz-Messico (Mexican Railway) . . . . miglia 353

Linee messicane. — Messico-Cuantla e diramazioni (linea di Morelos) . . . . » 183
Linea del Yucatan . . . . » 68
Linea di Hidalgo . . . . » 56
Diverse piccole linee . . . . » 300
Linea del Tehuantepec (riscattata da Americani) 28

Totale miglia 635
Totale generale » 2,779

Tutte queste linee, nelle indicate lunghezze sono terminate. Si vede dalle cifre esposte come è grande la parte fatta agli Americani del Nord nella costruzione delle ferrovie messicane. Le Compagnie della Centrale e della Nazionale hanno entrambe ottenute le loro concessioni nel settembre 1881, e cominciati i lavori nell'ottobre seguente. Le loro linee, finite in 21 mesi, rappresentano già 60 milioni di dollari o 300 milioni di franchi. Sembra che si speri che alla fine del 1884 tutta la rete di queste due Compagnie sarà terminata.

Ferrovie degli Stati Uniti — Gli Stati Uniti avevano alla fine del 1882 una rete ferroviaria lunga 113,329 miglia con un totale di capitali in azione di dollari 6,895,664,359, ed una spesa per ogni miglio di doll. 61,342.

Nel 1881 il capitale totale in azioni era di dollari 6,115,514,383, le spese, per miglio, di dollari 57,730; nel 1880 il capitale investito raggiungeva dollari 5,373,015,918 e 58,949 per miglio e nel 1879 dollari 4,872,017,517 e per miglio dollari 57,730.

Le entrate lorde di tutte le ferrovie nel 1882 importarono doll. 728,356,716 ossia un aumento in confronto dell'anno precedente di dollari 67,066,511.

Questa entrata lorda è formata di 202,140,775 dollari dai biglietti pei passeggieri, di 506,367,247 dollari pel trasporto delle merci, e di 61,848,734 dollari da diverse fonti di ricavo.

Il guadagno netto per l'anno scorso fu di doll. 310,682,877, portò, cioè, un aumento in confronto all'anno precedente, di doll. 24,929,100.

L'importo totale degli interessi pagati raggiunse nel 1882 dollari 149,295,300, ossia un di più di doll. 20,708,078.

I dividendi pagati nell'anno istesso sommarono a dollari 102,031,434, segnando quindi un aumento in confronto del 1881 di doll. 9,867,244.

Il provento delle entrate lorde, confrontate col capitale investito, era nel 1882 dell'11 2; nel 1881 dell'11.5; nel 1880 dell'11.4 e nel 1879 del 10.8 per cento.

Quello delle entrate nette importò nell'82 4.5, nell'81 il 4.7, nell'80 il 5.1 e nel 1879 il 4 4 per cento.

Le entrate importarono in media per ogni miglio di ferrovia in esercizio: nel 1882 doll. 2899, nel 1881 doll. 3040 nel 1880 doll. 3293 e nel 1879 doll. 2761.

La ferrovia più settentrionale del mondo. — La ferrovia Lulea-Ofoteufjord, i cui lavori preliminari furono in quest'estate eseguiti da due ingegneri norvegesi e da uno svedese, sarà, appena compiuta, la ferrovia più al settentrione che esista sulla terra. Il suo punto estremo Lulea presso il Mar Baltico sta sotto il 65 grado e 35' l'altro punto in cui essa termina alla riva dell'Oceano Atlantico sotto il 68 grado e 5' di latitudine.

Tramways germanici — Al 1° gennaio 1883 la Germania possedeva 821 km. di tramways esercìti, che richiedevano 7595 cavalli. Solo a Berlino, nel 1882, i tramways hanno trasportato più di 65 milioni di viaggiatori.

Disastro ferroviario in Germania. — La sera del 2 corr., alle ore 10, un treno a grande velocità, proveniente da Berlino, attraversò nella Stazione di Steglitz la folla che voleva salire dalla parte opposta allo scalo, in un treno per Berlino.

Si ebbe a deplorare la morte di 18 uomini, 17 donne e 4 fanciulli. Vi furono 5 feriti, non contando le persone ferite leggermente.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro romano. — Per gli effetti della legge 11 dicembre 1878, è stata costituita con Decreto Regio la Commissione idraulico-economica, alla quale viene affidata la sorveglianza generale del bonificamento dell'Agro romano e della successiva manutenzione del medesimo, da esercitarsi con le norme che saranno stabilite dal Ministero in base alle disposizioni della suddetta legge.

Sono chiamati a comporre la detta Commissione i signori:
Tittoni avv. Tommaso, deputato e consigliere provinciale;
Bompiani comm. Gaetano, consigliere comunale;
Garelli onorevole Felice, deputato al Parlamento;
Giordano comm. Felice, ispettore capo delle miniere;
Manara comm. Enrico, ispettore del Genio civile.

La Commissione avrà la sua sede nel Ministero dei lavori pubblici; e nella prima adunanza sceglierà fra i suoi membri il proprio presidente.

Nuovi biglietti della Banca Toscana. — È già stato sottoposto alla firma Reale il decreto determinante i distintivi dei nuovi biglietti da lire 25 vicini ad esser messi in circolazione dalla Banca Nazionale Toscana. La carta color rosso arancione, è filigranata, ed ai quattro canti il biglietto porta diversi fregi. La dizione: *Banca Nazionale Toscana — Decreto* 1 *marzo* 1883 — *Lire venticinque italiane pagabili a vista al portatore*, è circondata da quattro ornati, impressi in color nero, di cui due verticali e due orizzontali Quello verticale a sinistra di chi guarda il biglietto, reca in un medaglione la figura dell'Italia. L'ornato verticale a destra di chi guarda contiene in altro medaglione la figura di Dante Alighieri. Nel centro del biglietto vi è un'impressione di colore rosso cupo, dalla quale emerge la cifra 25.

Il verso del biglietto è rosso e verde cupo e vi campeggiano in due dischi, due teste rappresentanti l'Italia, coronata di torri.

Piano regolatore di Novara. — Il Municipio di Novara ha deliberato di mettere a concorso l'allestimento di un *piano regolatore della città e suoi sobborghi*, in conformità del programma approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 19 luglio ora scorso. E a tal fine notifica quanto segue:

Tutti coloro i quali intendono di concorrere per il lavoro sovra descritto, dovranno far pervenire al Sindaco, non più tardi del giorno 1° del prossimo novembre la loro domanda;

Il termine pel compimento del progetto è perentorio a tutto il 1884; ed entro tale termine i concorrenti dovranno trasmettere al Sindaco il piano topografico colle progettate

proposte non sottoscritte, ma distinte con un motto ripetuto sopra una lettera chiusa e sigillata, contenente il nome dell'autore;

Sono assegnati tre premii: uno di L. 4,000, un altro di L. 2,000, ed un terzo di L. 1,000 ai tre migliori progetti, sì e come appare dalla deliberazione consigliare in data 19 luglio u. s.

I lavori premiati saranno di proprietà del Municipio. Tutti gli altri potranno essere acquistati dal Comune mediante il pagamento di L. 1,000.

Canale di Panama. — La Direzione di Parigi ricevette l'avviso telegrafico seguente da Panama: Gli scavi eseguiti durante il mese di luglio ammontano alla cifra di 170,000 metri cubi. Malgrado il tempo sfavorevole, la più grande attività è spiegata su tutta la linea dei lavori, ed il numero degli operai occupati nelle diverse officine, nelle macchine, nei magazzini, nello sbarco, trasporti e scarichi; negli accampamenti in corso d'installazione, nei cantieri di sterramento e nelle dighe, sommava alla fine di luglio a 11,000 uomini.

Canale di Corinto. — La prima assemblea generale ordinaria della Società internazionale del canale di Corinto ha avuto luogo il 12 giugno u. s.

La relazione, che è stata presentata dal generale Türr, in nome del Consiglio d'amministrazione, fa conoscere la situazione dal punto di vista dello stato d'avanzamento dei lavori.

L'impresa generale è stata affidata a un' importante Società di costruttori francesi, fra i quali vi è la Società dei Ponti e Lavori in ferro (antica casa Ioret a C.) mediante un prezzo *à forfait* di 24,600,000 franchi. Il Consiglio spera, in ragione di questo trattato, che il capitale sociale di 30 milioni basterà a condurre a buon fine i lavori del taglio dell'istmo di Corinto.

Piroscafi d'acciaio nei laghi del Canadà. — I lavori di allargamento dei canali nel Canadà fra il lago di Erie ed il lago di Ontario, e lungo il fiume di S. Lorenzo affine di evitare le cateratte, pei quali lo Stato stanziò anteriormente 30 milioni di dollari, e più tardi 10 altri milioni, dovevano essere compiti entro l'anno corr.

Si credeva, che allora navi di 200 tonnellate cariche di granaglie senza venire scaricate potessero giungere dai laghi superiori nei porti europei. Ma queste speranze però non si realizzarono ancora, giacchè furono varati nella prima metà del corrente mese in Clyde, Scozia, tre grandi piroscafi d'acciaio, destinati pei suddetti laghi, ed ordinati nel febbraio 1883.

Questi piroscafi costruiti in così breve tempo hanno una portata di carico di tonnellate 2000, sono lunghi 270 piedi larghi 38, pescano 16 piedi esono costruiti in tal modo che possono venire scomposti, giacchè altrimenti non potrebbero attraversare i canali. Giunti nel lago di Erie le due parti vengono nuovamente riunite.

Questi piroscafi hanno una forza di 1700 cavalli, e sono muniti di due caldaie d'acciaio e possono percorrere 13 nodi all'ora, ossia 360 miglia inglesi in 24 ore.

Tali piroscafi furono ordinati dalla *Società della ferrovia del Pacifico nel Canadà* per servire di trasporto fra Algama presso il lago degli Huroni ed il forte William al confine occidentale del lago superiore, finchè venga costruita la ferrovia a settentrione di questo lago, la quale congiungerà nei punti suddetti i laghi interni.

I piroscafi trasporteranno specialmente all'occidente i passeggieri, risparmiando agli emigranti verso il settentrione occidentale tempo e spese; giacchè questi dovettero fino ad ora attraversare gli Stati Uniti.

Quest'ultima via, che conduce a Winnipeg passando per Chicago, è lunga 1746 miglia inglesi; all'incontro la via da Montral a Winnipeg ha una lunghezza di 1315 miglia, cosicchè con quest'ultima gli emigrati dall'Europa e dal Canadà risparmiano 431 miglia inglesi.

In questi nuovi piroscafi hanno posto sufficiente da 500 a 600 persone, e la Società spera di acquistare qual merce di trasporto pel ritorno 2000 tonn. di frumento che, nondimeno, per ora, dovrebbero venire scaricate e caricate due volte fino che l'allargamento ed approfondamento dei canali non siano compiuti.

Ufficî telegrafici. — Il 28 agosto in Copertino, prov. di Lecce, ed il 1° agosto in Cerveteri, prov. di Roma, e in Marradi, prov. di Firenze, sono stati aperti Uffici telegrafici governativi al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari nella scorsa settimana rimasero poco trattati, non però perdettero dei loro corsi già conseguiti e qualcuno ebbe rialzo.

Le Azioni della Società delle Meridionali, oscillanti tra il 479 al 480 a principio, toccarono il 487 in ultimo, prezzo di fine settembre. Gli altri non variarono dai prezzi avuti nell'antecedente settimana, nè diedero luogo a scambi meritevoli di menzione particolare.

CONVOCAZIONI

Società anonima dei tramways e ferrovie economiche Roma-Milano-Bologna — Assemblea generale il 20 settembre in Brusselle, sede sociale, per modificazioni agli articoli 3 e 34 degli statuti (2ª convocazione).

Banca industriale e commerciale sarda. — Assemblea generale straordinaria il 15 settembre, nel locale della Banca, per la surrogazione dei tre amministratori e dei 5 sindaci dimissionari.

Piccola Cassa di credito e risparmio pei lavoratori in Zola Predosa. — Assemblea generale straordinaria il 13 settembre in Bologna, sede sociale, per deliberare sulla misura del frutto dei depositi, sul massimo credito per ogni libretto e sui giorni d'esercizio. Occorrendo, 2ª convocazione il 15 settembre.

Società di navigazione a vapore Puglia in Bari. — Assemblea straordinaria il 16 settembre in Bari, sede sociale, per la revisione dello statuto sociale, proposta d'acquisto di materiale navigante, proposta di esonero di cauzione dei consiglieri rieletti. Occorrendo, 2ª convocazione 23 settembre.

Politeama sassarese. — Assemblea generale il 9 settembre in Sassari, sede sociale, per comunicazioni intorno al Capitolato d'appalto per la costruzione del Politeama. Occorrendo, 2ª convocazione il 10 settembre.

Banca popolare di Empoli. — Assemblea generale il 16 settembre in Empoli, sede sociale, per deliberare sulla proposta di trasformare la Società in cooperativa. Occorrendo, 2ª convocazione il 23 settembre.

Società meridionale dei Magazzini generali — Assemblea generale il 29 settembre in Napoli, sede sociale, per comunicazioni relative al nuovo statuto sociale, relazione sulla gestione al 30 giugno 1883 ed approvazione del bilancio del 9° esercizio, rapporto dei sindaci, nomina del nuovo Consiglio d'amministrazione, di tre sindaci definitivi e due supplenti, conferma dei poteri conferiti dall'assemblea generale del 6 luglio 1881.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione d'artiglieria dell'arsenale di costruzione in Torino (fat. 7 settembre). — Provvista di kg. 10,860 di ferro in verga sagomato, da consegnarsi entro giorni 40. Importo L. 6,516, ribassato di L. 39 0|0. Dep. L. 700.

Idem — Provvista di kg. 10,920 di ferro in verghe diverse, da consegnarsi entro giorni 40. Importo L. 5,460, ribassato del 27 0[0].

Prefettura di Foggia (fat. 8 settembre). — Sessennale manutenzione di tronchi di strade provinciali: 1° tronco metri 63,646.55, annue L. 28,650. Dep. L. 7,600, spese L. 1,000; 2° m. 64,069, annue L. 34,123.10. Dep. L. 900, spese L. 1,500.

Municipio di Terracina (11 settembre). — Lavori di costruzione della nuova caserma militare, da compiersi entro 12 mesi. Importo L. 38,080. Dep. provv. L. 1,500. Fatali 27 settembre.

Municipio di Monte San Giovanni Campano (11 settembre). — Lavori per la costruzione del cimitero comunale. Importo L. 17,910.

Direzione d'artiglieria dell'arsenale di costruzione in Torino (fat. 13 settembre). — Provvista di kg. 48,500 di ferro in verghe diverse, da consegnarsi entro giorni 60. Importo ridotto L. 19,883.66. Dep. L. 2,200.

Idem — Provvista di kg. 48,500 di ferro in verghe diverse da consegnarsi entro 60 giorni. Importo ridotto L. 19,798.66. Dep. L. 2,200.

Municipio di Toscanella (fat. 14 settembre). — Sistemazione della strada interna denominata Tor di Lavello. Importo ridotto L. 12,567.19.

Municipio di Atina (17 settembre). — Conduttura di acqua potabile della sorgente Chiusi, in tenimento di Villatina, all'abitato di Atina, per la somma di L. 60,392, da compiersi entro 8 mesi. Dep. provv. L. 3,900; defin. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali 4 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (19 settembre). — Correzione detta di Barbarolo lungo il tratto della strada nazionale n. 26 Firenze-Bologna, compreso fra i sabbioni e la Predosa (Bologna). Importo L. 164,430. Dep. provv. L. 6,000; defin. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Municipio di Napoli (20 settembre). — Espurgo di tutto il canale Carmignano dalla Catena fino a Licignano, e delle sorgive nel bacino di Cervinara, per lo espurgo di tutto il canale fino a Napoli, e lavori di restauro o parziali ricostruzioni relative alla manutenzione istessa, tanto lungo il canale che nelle quattro case dei mulini di Napoli. Il ribasso si farà sulla tariffa, approvata dalla Giunta municipale l'11 maggio 1883. L'appalto durerà sei anni. Deposito L. 6,000. Fatali 5 ottobre.

Appalti deliberati.

Municipio di Roma (20 agosto). — L'appalto per il rinnovamento del selciato nella via dei Cerchi e per la selciatura delle vie di San Giorgio in Velabro, di San Giovanni Decollato e della piazza di Santa Anastasia, dell'importo ridotto a lire 22,506.73, fu definitivamente aggiudicato al sig. G. Rosati, domiciliato a Roma, col ribasso di L. 5 0[0].

Prefettura di Modena (27 agosto). L'appalto per i lavori di costruzione del ponte in muratura sul Panaro, presso la località detta Navicello, in continuazione della strada provinciale di Nonantola, fu definitivamente aggiudicato al sig. P. Gasperini, domiciliato a Villa S. Caterina, per L. 132,500.

Prefettura di Campobasso (27 agosto). — L'appalto per le opere e provviste occorrenti alla costruzione di due spalle e dei relativi muri di accompagnamento e pila in muratura a sostegno della travata metallica progettata per il passaggio del fiume Biferno in servizio della strada obbligatoria pel Montagano e Limosano, fu definitivamente aggiudicato al sig. Innigro Luigi, domiciliato a Montagano, per L. 73,720.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (29 agosto). — L'appalto per la costruzione del 6° tratto della strada provinciale della 1ª serie n. 13, da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compresa fra il cancello di Serra e la cappella di Bisaccia, lunga m. 9,938.91, dell'importo ridotto a L. 253,443.79, tanto al Ministero che alla Prefettura andò deserto, rimanendo così definitivo aggiudicatario il sig. Cerio Gennaro, domiciliato a Campobasso, che offrì al ventesimo il ribasso di L. 15.53 0[0].

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Padova (31 agosto). — L'appalto per le opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature e dell'alveo del fiume Gorzone, dalla Chiavica Bebbe allo sbocco in Conca di Brondolo per l'estesa di m. 3,410.60, deliberato per la somma di L. 154.413, al Ministero e alla Prefettura andò deserto, e fu aggiudicato definitivamente al sig. G. Finzi, domiciliato a Firenze, che offrì al 1° incanto il ribasso di L. 30 0[0].

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

32ª Settimana. — *Dal 6 al 12 agosto* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,606.—	485,817.30	302.50
Settimana corrisp. nel 1882.	1,575.—	487,347.01	309.43
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 31.—	— 1,529.71	— 6,93
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,595.81	14,824,927.40	9,289.91
Introiti corrisp. nel 1882	1,532.05	14,186,257.91	9,259.66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 63.76	+ 638,669.49	+ 30.25

Il 5 agosto 1883 venne aperto il tronco Baranello-Campobasso di Km. 8.

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	227,169.08	164.97
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	223,367.72	166 94
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	+ 3,801.36	+ 1.97
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,348.54	7,192,303.64	5,333.40
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	6,849,186.55	5,118.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 10,54	+ 343,117.09	+ 214.43

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41.065,61	17,623.23	11,514,93
Piccola Velocità	8,323,18	397,85	6,748,97
Totali . . .	49,388,79	18,021.08	18,263,90

Strade Ferrate Romane

17ª Settimana — *Dal 23 al 29 aprile* 1883

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	723,698.54	22,381.28
Settimana corrisp. del 1882.	1,681	620,234.27	21,143.46
Differenza (in più . . .	5	103,464.27	1,237.82
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 6 maggio 1883.	1,686,000	10,766,684.59	19,587.09
Periodo corr. 1882	1,681,000	10,087,266.15	18,405.67
Aumento	5,000	679,418.44	1,181.42
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.23
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,013.66	701 95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459 40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091.61	10,020 20	127,36.177

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	47,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	80,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	287,000	»
GHISA da rifondere	»	108,000	»
OTTONE da rifondere	»	37,400	»
RAME da rifondere	»	32,000	»
ZINCO da rifondere	»	30,000	»
CAPRIE con antenne in legno, ingranaggi e tamburo in ghisa, assi in ferro e manubri, fuori servizio N. 7			
1 Macchina a vapore, fissa senza caldaia della forza di 8 cavalli circa costrutta dalla Ditta Robert di Sampierdarena	Kg.	3168	
1 Ponzone per fare i denti alle lame grosse da sega	»	34	

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Settembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 20 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni, del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes. 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *158 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati.

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM' ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore

DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA), dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

STABILIMENTO MECCANICO

DI SAMPIERDARENA

GIO. ANSALDO E COMP.

Questo Stabilimento in seguito ad ingrandimenti apportati all' Officina Fonderia e potendo disporre di forti partite di ghisa, si trova in grado di assumere importanti commissioni in qualunque lavoro di ghisa ed a prezzi convenienti.

Maggiori facilitazioni verranno accordate qualora le forniture rifletteranno pezzi da consegnarsi greggi di fondita.

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest' Ufficio che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'Arno in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	111
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'Adige (A) (B)	» di Verona	313
Ponte sul *Fellicoscolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montagnuto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. su l Meduna	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'Agragas e Pandolfina	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	35
N. 4 ponti sul *Gallico, Scacciott* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbì, Segario, Arcidano, Scaffa, Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'Astico a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'Albula	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'Alcaringi e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'Ufente, Schiazza e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Corderole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima Merapotamo* o *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Potoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'Adda	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'Oglio	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	32
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	111
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolojo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	18
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	432
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	796
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Baffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto E mpedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	312
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	182
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina, Morcone, Lanino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4983
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio, Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Balono. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31.000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale fisso, mobile e minuto per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 metri d'altezza (E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa.

Torino — Tip. del ***Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.**

ANNO XVI Mercoledì 12 Settembre 1883. • Num. 37

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LA STRADA DELL'INDIA PER VIA DI TERRA

Con un doppio Canale di Suez a Porto-Said, fra cinque o sei anni, si pensa forse che non vi saranno vie commerciali da stabilire fra l' Europa e l'immenso continente asiatico? Le strade di terra saranno esse allora una superfetazione, perchè il passaggio del Mar Rosso al Mediterraneo sarà stato reso più facile?

Tale non è l'avviso di numerosi capitalisti inglesi, russi, francesi, germanici ed anche americani, che sollecitano in questo momento delle concessioni di ferrovia nel Caucaso, in Persia, nell' Asia Minore e nella Mesopotamia. Perocchè, supponendo che al traffico coll' India britannica abbastanza si provveda colla costruzione del secondo Canale di Suez, resterebbero tuttavia da aprirsi degli sbocchi alle contrade prodigiosamente fertili che si estendono dal Mar di Marmara al Golfo Persico, dal Mar Caspio al Golfo Arabico.

Il primo interessato nella costruzione di queste grandi vie è il Governo russo. Esso prosegue attivamente lo studio dei progetti che mirano a stabilire delle comunicazioni tra i suoi possedimenti e i paesi tartari; si sa che lo scopo di questi progetti è una ferrovia che unisca al sud di Quettah, la linea inglese che termina al porto di Karautschi (Kurachee), alla foce dell' Indo.

Innanzi tutto il Governo russo cerca di sviluppare la rete ferroviaria del Caucaso. La grande linea che unisce Batoum e Poti, sul Mar Nero, a Bakou, sul Mar Caspio, è posta in esercizio, per tutta la sua estensione, da parecchi mesi. La Compagnia che ne ha l' esercizio, ha ottenuto la concessione d' una diramazione di 38 verste verso il centro carbonifero di Tkiboul, nel governo di Koutaïs, verso il Mar Nero.

Ma importa alla Russia di congiungere questa bella linea transcaucasica alla sua rete europea, che finisce attualmente a Vladicaucaso. Da questo punto, una ferrovia deve essere condotta, al di là della catena del Caucaso, fino a Tiflis; un' altra linea, che andrebbe da Vladicaucaso a terminare direttamente a Petrowsk, deve essere incominciata molto prossimamente, giusta una dichiarazione ufficiale. Questa ultima via, come la transcaucasica, andrà al di là nella regione transcaspiana. Invero, recenti informazioni recano che il governatore del Turkestan ha scoperto una strada più diretta e più breve, verso questa contrada, della attuale via per Oremburg e Taschkend. La nuova via si dirigerebbe dalla baia di Yaman Airak sul litorale est del Mar Caspio, per la pianura dell'Oust-Ourt, in linea tutto affatto diretta, verso Koungrad, sull'Amou Daria, ed avrebbe una lunghezza di 447 verste. Una ferrovia sarebbe facile a stabilirvisi, tanto più che vi sono miniere di carbone nei luoghi stessi. Da Koungrand fino alla frontiera afgana, tra il paese del Khan di Khiva e l' emiro di Boukhara, l' Amou Daria è navigabile per le grandi navi. Si assicura che presto costituirassi una Compagnia per la navigazione su questo fiume e che il Governo le accorderà una sovvenzione. D' altra parte, la Società Kawkas Mercur s' incaricherà di costruire parecchie navi che faranno il viaggio fra Astrakan, Pètrowsk e il litorale opposto, mediante una sovvenzione calcolata per ogni nodo filato.

Poichè parliamo incidentalmente di navigazione, notiamo che dal 1879, più di 20 bastimenti a vapore furono lanciati sul Mar Caspio. Cosa curiosa! la maggior parte di questi bastimenti furono costruiti nei cantieri svedesi. Essi giunsero a destinazione rimontando la Neva per navigare in seguito sui magnifici canali che uniscono questo fiume al Volga. In quest' anno, non si costruiscono meno di 30 bastimenti, tanto in Svezia che in Russia, per il Mar Caspio.

Il gigante russo projetta già la sua ombra sulla Persia, verso la quale cammina a grandi passi.

È questione, invero, di una ferrovia che parta da Tiflis, e si diriga per Eriwan e Nachitschewan a Djoulfa, sull' Arax,

formante il confine tra la Russia e la Persia. Questa ferrovia deve essere prolungata sul territorio persiano, secondo combinazioni già molto avanzate. Ma, prima di occuparci di esse, dedichiamo un momento d' attenzione a un fatto importante di data recente.

Il mondo commerciale è stato vivamente sorpreso, il mese di giugno, da un *ukase* imperiale che sopprime la libertà di transito per il Caucaso. Questo transito era libero dal 1863; prima si faceva per Trebizonda ed Erzerum, in Armenia, e Tabriz, in Persia. La misura si è adottata dal Governo russo dietro le vive istanze da parte dei negozianti di Mosca. Ma non siamo lontani dal credere che il vero motivo di questa risoluzione è stata la necessità di mettere un freno al contrabbando che si faceva a favore del transito in franchigia, e che l' *ukase* sarà ritirato in un tempo più o meno vicino. Se avvenisse altrimenti, un colpo fatale potrebbe essere portato, almeno provvisoriamente, ad un traffico già fiorentissimo. Nel 1880 il valore delle importazioni in Persia, per il Caucaso, era di 4,574,600 rubli; nel 1881 di 7,772,100 rubli, e l' anno scorso di 9,042,150 rubli. Nell' altro senso, il transito ha preso uno sviluppo notevolissimo e le merci che passarono per il Caucaso nel 1880 erano stimate 951,160 rubli, mentre la statistica del 1881 dava una cifra di 1,358,870 rubli.

Ma riprendiamo l' esame delle linee progettate.

La Persia, apprezzando l' Importanza della ferrovia trancaucasica, non è, per parte sua, rimasta inoperosa. Le navi russe che partono da Bakou, toccano il suo territorio a Enseli. Ora la Persia ha accordato ad un ingegnere francese al suo servizio, il sig. Fabio Boital, la concessione di una ferrovia da Enseli a Rescht e Téhéran; la costruzione deve essere subito intrapresa. A questa linea si ha più tardi da raccordare la combinazione russa che lasciammo a Djoulfa, facendosi la congiunzione per Tabriz. Infine i russi hanno studiato il tracciato di una linea che partirebbe da un punto del Transcaucaso e terminerebbe ad Astara, punto di frontiera sul Mar Caspio, d'onde verrebbe continuata lungo il litorale persiano fino alla linea Rescht-Téhéran.

L'opinione pubblica in Inghilterra non ha mai cessato di preoccuparsi di questi vasti progetti, e la Camera di commercio di Londra ne fa l'oggetto di serii studi. Gli Inglesi, del resto lo si sa, vedono con occhio geloso i Russi a posare dei regoli in Oriente, e si sono presi l' incarico di stabilire delle vie concorrenti a quelle che la Russia progetta. L'una di queste vie — decantata da Carlo C. Adley — si svilupperebbe su tutto il territorio persiano, da Tèhéran a Bender-Buschere, passando per Ispahan e Schiraz, in guisa da aprire la Persia al commercio britannico, e da stabilire una comunicazione più o meno diretta fra l' Inghilterra e l' India. Ma pare che questo progetto incontri poca simpatia fra gli Inglesi stessi, che cercano piuttosto la loro via per la Turchia Asiatica e il Mediterraneo, ove si trovano più a casa loro, ed ove comandano già, per Cipro, un' eccellente testa di linea.

Tali sono le combinazioni che suppongono un punto di partenza in Russia.

Altri che incontrano specialmente favore presso gli Inglesi, mirano a raccordare la grande linea europea, che termina attualmente verso Costantinopoli, al Golfo Persico, per l'Anatolia, la Siria e la Mesopotamia. Da questa parte manca una rete iniziale, se così possiamo esprimerci, perchè non vi sono nell'Asia Minore che tre ferrovie, relativamente piccole, e fra esse molto lontane, cioè:

Una linea da Kadikieuï, sobborgo di Scutari, ad Ismid. Ha circa 60 miglia di sviluppo e, costruita dai turchi, presenta numerosi difetti. L'esercizio incominciato nel 1873 non è guari rimuneratario;

Una linea di 80 miglia di lunghezza, che va da Smirne ad Aïdin. È aperta dal 1866; le spese di costruzione furono di St. 23,000 per miglia (m. 1609). Al di là di Aïdin vi è un traffico attivo verso l' interno, con i camelli; questo traffico è ora sufficiente a rendere la linea produttiva. Sarebbe molto da desiderarsi che venisse prolungata almeno sino alla ricca valle del Meandro;

Una terza ferrovia, aperta nel 1873, parte pure da Smirne ma nella direzione del nord, poi dell'est, tocca Manissa (Magnesia) e termina ad Aleschehr. La sua lunghezza è di 105 miglia. Delle domande di concessione per il prolungamento di questa via furono presentate alla Porta.

Notiamo, per memoria, una linea costruita fra Mudania, piccolo porto sul mar di Marmara, e Brussa, ma così mal costruita che non ha potuto essere posta in esercizio!

Il Governo turco possiede, per l'Asia Minore, un *piano Freycinet* che importa l'esecuzione di strade, canali e grandi linee ferroviarie. Ma, fra queste, osserviamo che i capitalisti, naturalissimamente, danno la preferenza a quelle che provvedono alle grandi relazioni commerciali, mentre la Porta mostra una debolezza per le linee strategiche.

Vi è anche la questione di una linea da Tripoli a Damas; di una linea da Giaffa a Gerusalemme; di un'altra che andrebbe da un punto da designarsi della Palestina o della Siria, all'altipiano dell'Hauran. Infine, da Panorma, sul Mar di Marmara, una ferrovia deve partire verso Balikesri per raccordarsi, a Manissa, alla linea di cui abbiamo parlato più sopra.

Occupiamoci ora della questione delle grandi vie internazionali.

Sir William P. Andrew, presidente della Compagnia della ferrovia di Scinda, Penjab e Delhi, in un'udienza accordata ad un gruppo di capitalisti inglesi da Lord Palmerston, nel 1857, domandò che il Governo britannico garantisse un *minimum* d'interesse a una ferrovia attraverso la valle dell'Eufrate. Il primo Ministro promise di esaminare la questione con i suoi colleghi del Gabinetto. Più tardi, l'affare fu dimenticato negli incartamenti, al momento dell'apertura del canale di Suez. Ma, dal 1870, Musurus pascià decise la Porta a promettere una garanzia d' interesse...... Nel 1872 una Commissione della Camera dei Comuni, esaminando la questione delle comunicazioni da stabilirsi fra il Mediterraneo, il Mar Nero e il Golfo Persico, si pronunciò quasi unanime in favore d'una ferrovia per la valle dell'Eufrate. Infine nel 1879 la *Stafford House Association* avendo chiesto l'appoggio del Governo britannico per il gran progetto consistente nell'unire Costantinopoli al Golfo Persico, subì uno scacco, perchè essa domandava troppo in una volta, come disse lo stesso Sir William Andrew. D'allora in poi la questione non ha fatto un passo nella pratica, ma è ora agitata a Costantinopoli, come a Londra.

Si vede, da quanto precede, che il progetto di ferrovia per la valle dell'Eufrate ha dovuto essere ridotto a proporzioni più modeste di quelle che aveva da principio. Invero Sir William Andrew chiede presentemente la costruzione d' una ferrovia da Alessandretta ad Aleppo con uno sviluppo di 90 miglia; più tardi la linea sarà condotta

con un tracciato di 43 miglia, verso Balis sull'Eufrate; costeggiando questo fiume, toccherà Annah, Hit, Kerbela, Nedfef, Semarwah, Souk-esch-Schey dove lascierà il corso dell'Eufrate per giungere, attraverso al deserto, al porto di Kouêt sul Golfo Persico. Una diramazione potrà essere costruita ulteriormente verso Bagdad.

I porti di Alessandretta e di Kouêt sono in posizione abbastanza buona. Di più, il traffico tra Alessandretta e Aleppo è talmente considerevole che la sezione della linea compresa fra quei due luoghi potrebbe bastare a sè stessa. E più lungi, le comunicazioni esistenti garantirebbero alle prime sezioni della linea un provvisorio sopportabilissimo. Sonvi servizi regolari di battelli a vapore fra Bombay e la Mesopotamia; da Bombay a Basra sullo Schatt-el-Arab, i trasporti si effettuano dalla Compagnia di navigazione a vapore nell'India, che è sussidiata dal Governo dell'India britannica.

Il concessionario di questa grande linea, per la situazione del Tesoro ottomano, non riceverebbe sovvenzione pecuniaria, ma delle grandi estensioni di terreno lungo la via. Così l'Impresa della ferrovia sarebbe raddoppiata da una impresa di colonizzazione su vasta scala.

Ma il progetto per la valle dell'Eufrate non gode le simpatie della Porta, il cui piano di lavori pubblici fa gran caso della piazza forte di Diarbekir. Questo piano prevede, oltre alla linea dal Bosforo ad Adana, una ferrovia dal nord della Siria verso Bagdad, che sarebbe unita ad Aleppo, con una via che verrebbe da Samsun sul Mar Nero, Siva e Diarbekir.

Per il momento, la Porta è alla ricerca di un concessionario per la linea di Bagdad, che già aveva concesso al defunto Edoardo Cazalet. Un francese, il sig. Collas, è incaricato dalla Porta di negoziare per una ferrovia da Suidiè (Seleucia) o Alessandretta, o, secondo un'altra versione, da Tripoli, verso Bagdad. La linea sarebbe condotta più tardi, lungo il Tigri, fino a Diarbekir, da una parte, fino al Golfo Persico, dall'altra. Una diramazione si costruirebbe da Bagdad all'Eufrate.

Se la linea del Tigri è più lunga di 200 o 250 miglia, e, per consegueza, più costosa di quella dell' Eufrate, per contro darebbe un traffico locale più considerevole e permetterebbe, in seguito, lo stabilimento di comunicazioni rapide colla Persia e col Kurdistan.

Non conosciamo ancora il risultato dei negoziati che il sig. Collas ha dovuto aprire coi capitalisti di Parigi. È probabile che finora non siavi ancora alcun risultato, essendo troppo difficile che la questione, com'è posata, possa avere un'immediata soluzione.

Termineremo questa esposizione augurando di gran cuore agli Inglesi di non incontrare, in nessuna delle regioni che abbiamo fatto attraversare al lettore, delle obbiezioni del genere di quelle che fecero respingere il progetto del tunnel sotto la Manica.

Tutto considerato, essi potrebbero ricordarsi d' una parola pronunziata da uno dei loro uomini di Stato: « Dal punto di vista strategico, tutte le vie di comunicazione sono dannose, e, per essere perfettamente al riparo da ogni pericolo, un paese non dovrebbe avere nè porti, nè ferrovie, nè canali, nè strade, nè mezzi di comunicazione di nessun genere toccanti le frontiere.

Ma questo è un ideale d'*insularismo* troppo contrario al progresso per che noi ce ne mostriamo desiderosi.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Continuazione — Vedi n. 35).

C. Orarii e movimento dei treni.

Per ciò che riguarda il movimento dei treni, abbiamo cercato innanzi tutto di regolare le relazioni internazionali. Cercammo di aprire la linea, appena iniziato l' esercizio, con due treni *express*, l'uno di giorno, l'altro di notte, in ciascuna direzione. La Compagnia del Gottardo è la prima nella Svizzera che abbia istituito di notte un servizio regolare per il trasporto dei viaggiatori e della posta. Con ciò abbiamo certamente fatto meno una buona operazione dal punto di vista finanziario che procurato vantaggi serii e incontestabili al commercio e al mondo degli affari nel suo insieme. Se qui rileviamo questa circostanza, si è perchè i trattati internazionali non c'imponevano, come si è supposto in diverse occasioni, l'obbligazione propriamente detta di creare degli *express* di notte, come non ci imponevano quella d'istituire più di un treno diretto in ciascun senso. Noi fummo piuttosto guidati dall'idea che la creazione di questi treni rispondeva all'importanza della ferrovia del Gottardo, nella sua qualità di linea internazionale, e per conseguenza era in qualche modo inevitabile.

In una conferenza generale, che abbiamo brevemente ricordata nella nostra ultima relazione, ed alla quale presero parte le ferrovie imperiali dell'Alsazia-Lorena, le ferrovie del Granducato di Baden, la Direzione della ferrovia a Colonia (riva sinistra), la Direzione di Francoforte sul Meno, le ferrovie wurtemberghesi, la Direzione speciale della Ludwig-Hessois, le ferrovie del Palatinato, la Compagnia dell' Est francese, le ferrovie dello Stato belga, quelle dell'Alta Italia, le Compagnie svizzere, cioè: la Centrale Svizzera, la Nord-Est Svizzera, la Giura-Berna-Lucerne, l'Unione Svizzera ed il Gottardo, il movimento di questi treni *express* è stato approssimativamente fissato nel modo che segue:

I treni diretti di notte che arrivano al mattino a Basilea tanto dalla riva destra e dalla riva sinistra del Reno, che dalla Francia via Delle, sono continuati da un *express* di giorno che parte da Basilea alle 7.15 e Lucerna a 10 ore antim. per arrivare a Milano alle 7.41 di sera. In senso inverso, il diretto di giorno che parte da Milano alle 7.30 del mattino e giunge a Lucerna alle 4.50, ed a Basilea alle 7.45 di sera, trova la sua continuazione nei treni notturni, dei quali una parte esisteva già a partire da Basilea nelle direzioni sopra indicate, mentre gli altri erano stati progettati per l'epoca dell'apertura all'esercizio della ferrovia del Gottardo. Fra questi ultimi, convien citare in modo particolare il treno che le ferrovie del Giura hanno istituito fra Calais e Basilea, d' accordo colle Compagnie francesi dell'Est e del Nord. Questo treno permette, partendo da Londra alle 10 del mattino, di raggiungere il giorno seguente l'*express* di giorno summenzionato Basilea-Milano, e in direzione contraria, lasciando Milano alle 7.30 del mattino, di giungere a Londra il giorno seguente alle 5.30 di sera.

Gli *express* notturni del Gottardo formano pure nella direzione Basilea-Milano, la continuazione immediata dei treni diurni che giungono a Basilea dalle linee del Nord, dell'Est e dell'Ovest, e viceversa.

A Rothkreuz si fa il raccordamento colla Svizzera orientale e la Germania del Sud; a Olten e a Lucerna si effettuano le coincidenze in provenienza dall' Ovest della Svizzera e dalle zone situate in addietro.

Questa disposizione che fa di Basilea e di Milano i punti salienti dell' itinerario e nel tempo stesso i capi di linea

dei treni di giorno e di notte, era quella che meglio corrispondeva alle comunicazioni già esistenti; secondo ogni probabilità e come lo comporta la natura delle cose, essa formerà in avvenire la base degli orarii della via del Gottardo.

Le coincidenze di Milano per le importanti comunicazioni con Genova e con Roma per Genova, si presentavano in condizioni meno favorevoli che quelle di già esistenti a Basilea. Esse sono state migliorate dalla istituzione di nuovi treni diretti in coincidenza coi nostri *express* di notte, specialmente di un *express* in ciascun senso sulla linea Milano-Voghera-Novi. L'organizzazione di questi treni è dovuta all'estrema cortesia dell' Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, che li ha concessi almeno in via provvisoria.

Per potere inoltre raccordare a Milano i nostri *express* di giorno ai due *express* principali che uniscono questa città con Roma per Genova, si dovette aumentare la velocità dei treni in guisa da farli coincidere fra loro.

Grazie all'intervento del ministro Baccarini, questa difficoltà è stata pure eliminata con reciproche concessioni.

Una volta così elaborato il progetto d'orario, lo sottomettemmo alla Conferenza dell'Europa centrale per il servizio dei treni, riunita a Bruxelles l' 11 gennaio 1882 L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena si oppose a questo progetto, domandando che l'ora della partenza dell'*express* di notte Milano-Basilea fosse di molto ritardata. La maggioranza approvò il progetto del Gottardo, e questa decisione fu in seguito parimenti ratificata dal Capo dell'Ufficio imperiale per l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena.

Gli altri treni di viaggiatori furono determinati dalle condizioni del servizio locale, ciò che non fa bisogno di esporre particolareggiatamente.

Ricorderemo tuttavia gli sforzi che facemmo per accrescere la sicurezza e il *confort* del *servizio dei viaggiatori* negli *express* del Gottardo, con disposizioni adatte all'uopo e conformi ai progressi più recenti dell' arte ferroviaria. Per accordi presi con la Centrale Svizzera, la Nord Est svizzera e l'Amministrazione dell'Alta Italia, riescimmo ad ottenere che fra Basilea e Milano non vi fosse cambiamento di treno e che vetture dirette circolassero da Romanshorn-Zurigo a Milano e viceversa. Queste vetture sono uniformemente rischiarate col gas, sistema Pintsch, e munite di freni continui, sistema Hardy. Il materiale è provvisto proporzionatamente dalle Amministrazioni interessate. L'Alta Italia provvede inoltre il materiale per un *express* di notte, composto di vetture a compartimenti. I treni, senza eccezione, non hanno che vetture americane a compartimenti comuni o vetture a compartimenti separati. Dei vagoni a letto sono posti nei treni *express* tanto di giorno che di notte. Il numero, dapprima limitatissimo, di viaggiatori utilizzanti questo genere di vetture, si accrebbe successivamente. La loro costruzione elegante con corridoi laterali chiusi, ma muniti di grandi vetri, li fa apprezzare negli *express* di giorno.

Per il *servizio delle merci*, lo sviluppo del quale non si lasciava prevedere in modo certo, prevedemmo un numero ristretto di treni ordinarii, per contro un gran numero di treni facoltativi. Appena il servizio regolare si accrebbe al di là di quanto si aspettava, aumentammo il numero dei treni ordinarii per le merci. Questo sistema del tutto razionale è stato specialmente agevolato dal fatto che noi avemmo cura di separare il servizio dei viaggiatori da quello delle merci, e se le spese di esercizio sono rimaste entro limiti soddisfacenti, bisogna attribuire ciò al metodo economico e bene inteso che si è seguìto nella determinazione del movimento dei treni.

Relativamente al movimento dei viaggiatori dobbiamo ricordare ancora la grande affluenza che si è prodotta dal principio al di là di ogni speranza, e che nei mesi da giugno a settembre è stata considerevolissima.

Per ciò che riguarda infine il servizio delle merci, l'interruzione della via del Brennero, risultante da forza maggiore e sopravvenuta nel mese di settembre, ha occasionato un aumento tutt'affatto straordinario del traffico durante il periodo autunnale, che d'altra parte conta fra quelli, in cui il trasporto delle merci presenta la massima attività.

L'apertura dapprima prevista per il 1° ottobre della linea di Pino e che avrebbe contribuito a facilitare il trasporto delle merci che ingombravano le nostre diverse Stazioni, è stata ritardata contro ogni aspettazione fino al mese di dicembre. È perciò che la linea del Ceneri colle sue forti rampe e la Stazione internazionale di Chiasso, che era stata adattata su di un piede relativamente modesto, allorchè si contava sull'apertura simultanea della linea di Pino, ebbero a sopportare lo sforzo del traffico in proporzioni interamente inattese. L'apertura all'esercizio della linea di Pino, al 4 dicembre, fece infine cessare questo stato di cose.

In seguito ai bisogni che si erano fatti sentire durante il primo periodo dell'esercizio, l'Amministrazione non ha punto trascurato di prendere sotto tutti i rapporti le disposizioni rese necessarie dalle circostanze, e che sono state descritte nei loro capitoli rispettivi, fra le altre l'ingrandimento di alcune Stazioni, la costruzione d'un nuovo fabbricato per viaggiatori con *buffet*, a Goeschenen, la posa del secondo binario nel gran tunnel, l'aumento del materiale mobile, che solamente per le locomotive si eleva al 30 0[0 della loro cifra primitiva, ecc.

Quanto alla questione della dogana speriamo che avrà una buona soluzione e riescirà a miglioramenti importanti, grazie al cortese intervento delle Autorità, il concorso delle quali è assicurato e si è già rivelato con un aumento dei diversi personali, con quello delle ore di servizio e colle più grandi facilitazioni per la visita della dogana, sovratutto per ciò che concerne i viaggiatori.

Del resto noi fummo pure obbligati di migliorare la condizione del nostro personale sovraccaricato di lavoro, aumentandolo e completandolo dove il traffico aveva assunto proporzioni più grandi di quelle che si aspettavano da principio.

Al 1° gennaio è entrato in vigore un nuovo orario che tiene conto dell'apertura all'esercizio, fatta in quel giorno, della linea Goeschenen-Airolo (gran tunnel). Il servizio delle diligenze fu allora limitato alle linee intermediarie Fluelen-Goeschenen, Airolo-Biasca e Bellinzona-Lugano. Il viaggio da Lucerna a Milano richiedeva ancora 21 ore e 40 minuti.

Al 10 aprile l'orario fu modificato per comprendervi la linea Giubiasco-Lugano messa in esercizio quello stesso giorno. D' allora si potè andare da Lucerna a Milano in 17 ore; oggi non se ne richiedono che poco più di 10. Già parlammo dell'orario del 1° giugno, giorno dell'apertura al servizio regolare della linea diretta.

Il 15 ottobre entrarono in vigore, come d'uso, gli orarii d'inverno che, per ciò che riguarda la nostra rete, non differiscono in modo sensibile dall'orario estivo.

L'ultimo cambiamento d'orario un po' importante si fece il 17 dicembre, data dell'apertura al servizio della linea di Pino o di Luino. Su questa linea circola attualmente lo stesso numero di *express* che sulla linea di Chiasso, poichè i treni che arrivano da Lucerna a Bellinzona sono divisi in due nelle due direzioni (Chiasso e Luino) e in senso inverso quelli che arrivano da Chiasso e da Luino a Bellinzona sono fusi in un solo.

D. Prodotti e Statistica del Traffico.

1. — *Periodo dal* 1° *gennaio al* 30 *giugno* 1882.

	Fr.	Cent.	0[0
I. — *Prodotti diretti.*			
1. Viaggiatori	548,533	09	52,72
2. Bagagli	43,109	60	4,15
3. Animali	12,137	25	1,17
4. Merci	393,277	60	37,80
	997,057	54	
II. — *Prodotti indiretti* . . .	43,365	56	4,16
Totale dei prodotti . . .	1,040,423	10	100,00

Contrariamente all'uso fin qui seguìto, rinunziammo a porre in rilievo i risultati corrispondenti dell'anno precedente, perchè le cifre qui sopra esposte non riguardano che il primo semestre dell'esercizio 1882, durante il quale le condizioni del traffico sono state del resto profondamente modificate dall'apertura successiva delle linee da Goeschenen ad Airolo (1° gennaio), da Giubiasco a Lugano (10 aprile), da Lucerna a Goeschenen e da Airolo a Biasca (1° giugno).

Senza l'apertura del tronco del tunnel Goeschenen-Airolo, la diminuzione già menzionata nel nostro ultimo rapporto, dei prodotti sulle linee ticinesi di pianura avrebbe progredito a misura del compimento dei diversi lavori della linea. Il servizio regolare del tunnel, che è incominciato al 1° gennaio, ha compensato in parte quella diminuzione di prodotti sia per il servizio dei viaggiatori, che per quello delle merci e, grazie sovratutto al trasporto delle sete da e per l'Italia che hanno ripreso la via del Gottardo.

Dal 1° gennaio al 31 maggio 1882 (apertura della linea diretta) 27,500 viaggiatori e 3000 tonnellate di merci, in cifra rotonda, passarono il tunnel; i prodotti di questo movimento raggiunsero Fr. 81,500, cioè Fr. 5,094 per km., dei quali 56,500 per i viaggiatori (compresi i bagagli) e Fr. 25,000 per le merci (compresi gli animali).

L'apertura al 10 aprile seguente della linea del Monte Ceneri ha esercitato parimenti sul traffico e sui prodotti delle linee ticinesi di pianura un'azione benefica che però non ha dato i risultati che noi ne aspettavamo.

Com'era da prevedersi, l'apertura della linea diretta al 1° giugno ha intieramente modificato le condizioni del traffico.

2. — *Periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1882.*

	Fr.	Cent.	0[0
A. *Prodotti sui trasporti per ferrovia.*			
I. Viaggiatori	3,360,869	94	41,52
II. Bagagli, animali, merci (comprese le spese accessorie):			
a) Bagagli	219,559	88	3,86
b) Animali	190,077	41	3,34
c) Merci di ogni genere . .	2,476,510	45	43,56
B. *Prodotti diversi*	439,057	03	7,72
Totale dei prodotti . . .	5,686,074	71	100,00

Non era un'illusione l'ammettere che per la posizione vantaggiosa della via del Gottardo, l'apertura del servizio regolare avrebbe fatto assumere al traffico uno sviluppo considerevole, non solo entro parecchi anni, ma in un avvenire molto prossimo. Già nella prima metà del periodo di esercizio si ottennero dei risultati che si possono considerare come soddisfacentissimi, ma non bisogna scordare che l'interruzione del Brennero ha esercitato sovr'essi una notevole influenza.

Per ciò che specialmente riguarda il servizio dei viaggiatori, faremo osservare innanzi tutto l'affluenza dei viaggiatori di 1ª e di 2ª classe comparativamente alle altre Compagnie svizzere. Mentre nel 1881 e su tutte le linee svizzere a scartamento ordinario, la 1ª classe non era utilizzata in media che dall'1.48 0[0 e la 2ª dal 16 56 0[0 della cifra totale dei viaggiatori, la linea del Gottardo dà le cifre del 6.47 0[0 per la 1ª e del 31.62 0[0 per la 2ª. Per un numero totale di 533,605 viaggiatori, il movimento per la lunghezza totale delle linee è di 109,166 viaggiatori, ciò che mostra che il servizio locale predominava ancora per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori. La distanza media percorsa da ciascun viaggiatore non si eleva per conseguenza che a 51.55 km, cifra che rappresenta tuttavia più di due volte e mezza la media delle linee svizzere a scartamento ordinario nel 1881.

Quanto al servizio delle merci, sono le tariffe speciali che relativamente alle classi offrono le più grandi quantità di merci.

Gli articoli principali sono i combustibili 26.63 0[0, le derrate e i commestibili 26.19 0[0 e gli articoli in metallo 18.58 0[0.

Il peso delle merci trasportate ascende a 186,880 tonnellate, il movimento considerato per la lunghezza totale delle linee è di 119,793 tonnellate. Ogni tonnellata ha percorso in media 161.53 km. Queste cifre fanno riconoscere chiaramente il carattere della linea di transito.

Le zone importanti avvantaggiate dal Gottardo, le comunicazioni stabilite da molto tempo con esse, e i risultati dell'anno corrente giustificano la speranza che il traffico acquisterà delle proporzioni ancora più considerevoli.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nel n. 126 del 1.° corr. mese, la *Wiener Allgemeine Zeitung* riporta un breve articolo sul movimento ferroviario austro-italiano, in cui è detto anzitutto: « Da « parte delle Ferrovie italiane vennero fatti in questi « ultimi tempi diversi tentativi per avviare sottomano « un trattato colle Ferrovie austriache, senza però che « siffatti tentativi abbiano trovato favorevole acco« glienza da questa parte ».

Ora a noi risulta nel modo il più positivo che nessun tentativo nè ufficiale, nè ufficioso, si è fatto dalle Ferrovie italiane; e quindi cade da sè l'asserita sfavorevole accoglienza da parte delle Ferrovie austriache.

Poniamo questo incidente assieme a quello già accennato nel nostro numero 31 del 1.° agosto, cioè che la notizia allora apparsa sui giornali tedeschi e riportata sui giornali italiani, di trattative riprese fra le Ferrovie italiane ed austriache per riattivare il servizio cumulativo, era stata smentita dalla *Neue Freie Presse* del 25 luglio, *in seguito a dichiarazioni avute al riguardo da persona competente;* e dal nuovo incidente, nonchè dal fatto che la prima notizia fu ventilata dai giornali tedeschi e poscia smentita dalla *Neue Freie Presse*, deduciamo il probabile desiderio delle Ferrovie austriache per questa ripresa di trattative.

Quando tale nostra deduzione fosse come a noi pare fondata, non potremmo che rallegrarci di siffatte intenzioni delle Ferrovie austriache, e ciò diciamo ancorchè la *Wiener Allgemeine Zeitung* accennando al protrarsi dell'attuale situazione, osservi che ciò tornerà, del resto, opportuno agli studii della Südbahn ed all'industria austriaca.

Il giorno 5 corr., come già avevamo annunziato, ebbe luogo la visita di ricognizione per l'apertura al pubblico esercizio del tronco da Modena a Mirandola della linea Sassuolo-Modena-Mirandola-S. Felice-Finale.

Hanno proceduto alla visita: pel Commissariato dell'Alta Italia, l'ing. cav. G. Pizzini: pel Commissariato delle costruzioni, l'ing. L. Lanfranco: per la provincia di Modena concessionaria, i sig. ingegneri cav. A. Cabassi e cav. G. Raisini: per la Direzione dell'esercizio della nuova linea l'ing. G. Rusconi-Clerici e per l'Impresa costruttrice i sig. ing. cav. A. Mercier ed E. Boccolari.

La Commissione ha riconosciuto che furono eseguiti regolarmente tutti quei lavori che sono necessarii perchè il tronco possa aprirsi all'esercizio colle

volute garanzie di sicurezza e regolarità, ed ha ritenuto che l'apertura stessa possa aver luogo il giorno 16 del corrente mese.

Il tronco Modena-Mirandola ha la lunghezza di 31 chilometri.

><

Il giorno 15 del corrente mese verrà aperto all'esercizio il tronco di ferrovia da Cava Manara a Cava Carbonara, che fa parte della linea Vercelli-Mortara-Stradella, e sul medesimo il servizio verrà per ora fatto per le sole merci a piccola velocità.

I trasporti sulla linea anzidetta continueranno ad essere limitati al servizio locale, fatta però eccezione per quelli fra le Stazioni di Milano, Rogoredo, Locate, Villamaggiore, Certosa, Novara, Vespolate, Borgo Lavezzaro, Abbiategrasso e Vigevano da una parte, e quelle di Voghera, Casteggio, S. Giuletta, Arena Po, Castel S. Giovanni e Sarmato dall'altra parte, i quali trasporti potranno aver luogo in transito della detta linea Stradella-Mortara-Vercelli.

><

Sappiamo che la provincia di Milano ha rivolte vive premure al Governo perchè, tolte di mezzo le questioni pendenti fra l'Amministrazione governativa e le Imprese costruttrici, i lavori di costruzione della ferrovia Gallarate-Laveno, per la quale la Provincia medesima si è sobbarcata al grave sacrificio della anticipazione della totale spesa occorrente, siano spinti con tanta attività da rendere possibile l'apertura all'esercizio della linea medesima prima dello scadere del corrente anno.

><

Mercoledì della scorsa settimana, in una sala del Ministero dei lavori pubblici è stata firmata dalle LL. EE. i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e dal sig. ing. Rodriguez, quale rappresentante del concessionario sig. ing. Marco Visconti, l'atto di concessione per la costruzioue e l'esercizio di una strada ferrata economica a scartamento ordinario da Novara a Saronno per Busto Arsizio con eventuale prolungamento fino a Seregno, ove ha origine la ferrovia di 3ª categoria in costruzione a cura del Governo da Seregno a Ponte San Pietro.

La detta ferrovia fra Novara e Saronno misura 40 chilometri circa, ed il costo dei relativi lavori di costruzione, ivi compresa la provvista dell'occorrente materiale mobile, è preventivato in L. 5,697,100 ossia L. 142,400 per ogni chilometro di strada.

La concessione è fatta sulla base dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 (serie 2ª) sulle ferrovie complementari; ed il Governo allo scopo di dare un compenso al concessionario per la rilevante spesa che dovrà incontrare per la costruzione del ponte sul Ticino, presso Turbigo, accorda una sovvenzione annua di L. 1000 a chilometro, per la durata di 35 anni, limitatamente però al tronco fra Novara e Turbigo.

><

Ci scrivono da Gallipoli che quella Giunta municipale in sua recente adunanza ha deliberato di fare vivissimi voti a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè si compiaccia di rimovere qualunque ostacolo possa interporsi al proseguimento dei lavori ferroviarii per la linea Zollino-Gallipoli, e provveda a che subito vengano riattivati in quel modo che meglio valga a raggiungerne con sollecitudine il loro compimento.

><

La rappresentanza comunale di Sassello (Savona) ha proceduto alla nomina di un Comitato promotore per la costruzione di una ferrovia Savona-Sassello-Acqui, la quale costituirebbe una succursale alla attuale ferrovia Savona-San Giuseppe-Acqui.

Tale Comitato ha rimesso a S. E. il Ministro dei lavori pubblici il progetto studiato per la ferrovia medesima dal sig. ing. G. Bernardi, ed ha instato perchè il progetto stesso sia tenuto dal Governo nella debita considerazione.

Secondo il progetto di che trattasi, la succursale che si propugna avrebbe la lunghezza di 50 chilom. e richiederebbe una spesa di L. 32,500,000, ossia L. 650,000 a chilom. Le gallerie sarebbero in numero di 12 della lunghezza complessiva di m. 18,620, delle quali, la più lunga, quella dei Giovi, di m. 6500.

><

Verso la fine del corrente mese avrà luogo in Strasburgo la IV conferenza generale per la lega ferroviaria italo-germanica.

><

Il comm. Valsecchi, direttore generale delle Strade Ferrate al Ministero dei lavori pubblici, è partito da Roma in congedo ordinario ed arriverà domattina a Torino.

><

Ci scrivono da Firenze che il comm. Borgnini, direttore generale per le Ferrovie Meridionali si è recato in questi giorni a Roma per concretare col Governo le modalità di concessione della ferrovia Castellamare-Cancello con la diramazione di Torre Annunziata.

><

Il Comune di Sambuco Pistoiese ha rinnovate le sue istanze al Governo per ottenere l'impianto di una stazione ferroviaria al Ponte alla Venturina lungo il tratto di ferrovia Bologna-Pistoja.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha sottoposto, per la superiore approvazione, al Ministero dei lavori pubblici le norme riguardanti gli impiegati ed agenti che sono chiamati al servizio militare come uffiziali o come uomini di truppa, e il trattamento da usarsi ai medesimi.

Tali norme già approvate dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie medesime sono pressochè conformi a quelle già in vigore sulle strade ferrate dell'Alta Italia.

><

S. M. si degnava sottoscrivere il 1.° settembre 1883 i seguenti Decreti:

Dichiarazione di pubblica utilità per opere all'Esposizione nazionale di Torino;

Concessione sussidio L. 23,333.33 pel ricovero marittimo Vittorio Emanuele nel porto di Amalfi;

Dichiarazione di pubblica utilità dell'allargamento di un tratto della via Merceria in Venezia.

><

Ci scrivono da Roma:

Qualche giornale ha pubblicato nei giorni scorsi una notizia a *sensation*, totalmente erronea, e cioè che il Governo dovesse pagare alla Ditta Vitali-Picard-Charles la somma di alcuni milioni di lire. Tale notizia, com'era da prevedersi, venne subito smentita, però in modo non affatto esatto, motivo per cui trovo necessario di darvi in proposito questi più precisi particolari:

Ricordo che il *Monitore* del 7 marzo a. c. diede un sunto fedele della sentenza pronunciata il 2 dello stesso mese dalla Corte di Cassazione di Torino sulla nota causa fra il Governo e l'Impresa Guastalla per la costruzione della ferrovia di Savona. La detta Corte, a cui avevano ricorso le Amministrazioni dello Stato, dalla sentenza della Corte d' appello di Parma, rigettava 16 dei 20 *mezzi* presentati, accogliendone così quattro, pei quali rinviò le parti alla Corte d'appello di Casale. Questi riguardano: alcune lettere dell'Impresa su talune varianti dei progetti; la decorrenza degl' interessi e la restituzione di un residuo credito dell'Impresa verso la cessata Concessionaria delle linee Savonesi.

Ricordo pure che nel *Monitore* dell'11 luglio p. p. avete pubblicato il testo del dispositivo della sentenza emanata dalla Corte di Casale, a cui, come vi ho detto, la Cassazione aveva rinviata la causa pei quattro *mezzi* accolti. Per maggior informazione del lettore e per maggior esattezza, permettete che vi ripeta cotesto dispositivo:

« La Corte, reietta ogni contraria e diversa istanza, eccezione e deduzione, e quindi anche la domanda di nuova perizia in continuata riparazione della sentenza del Tribunale di primo grado, 2 luglio 1880, e del cui appello si tratta:

« 1° Dichiara tenute le Amministrazioni dei lavori pubblici e delle finanze al pagamento integrale alla Ditta Guastalla della somma di L. 8,909,941.29, giusta il Capo II della declaratoria della sentenza della Corte di Parma, 28 marzo 1882, salvo il deconto della provvisionale di cui al Capo VII di detta sentenza.

« 2° Dichiara essere dovuti e doversi quindi pagare all'Impresa dalle Amministrazioni stesse gli interessi nella ragione del 5 per cento, tanto sulla somma preannunciata, quanto su quella di L. 312,173.36, residuo prezzo del contratto di appalto di 42 milioni, solo però dal giorno della introduzione della presente lite, e cioè dall'8 marzo 1876 in avanti.

« 3° Rigetta ogni istanza di restituzione della somma cauzionale e del residuo prezzo d'appalto, sino a che risultino tacitati i creditori della Ditta Guastalla per le subite espropriazioni di terreno.

« 4° Mette le spese del presente giudizio, da liquidarsi dal consigliere Meagile, per un terzo a carico delle Amministrazioni, e per due terzi compensate. »

Trattasi ora a Roma tra le parti contendenti di venire ad un amichevole componimento, che importerebbe, se sono bene informato, come credo, la rinuncia da parte delle Amministrazioni ad esperire un altro ricorso in Cassazione contro la sentenza di Casale, e da parte dell'Impresa a qualche correspettivo nella liquidazione finale su ciò che le è stato accordato dalla Corte di Parma e confermato da quella di Casale.

><

La *Gazzetta Ticinese* di Lugano, nel suo numero di giovedì, 6 settembre, parla della polemica da noi sostenuta coll' Amministrazione della ferrovia del Gottardo intorno alle tariffe ferroviarie fra l' Italia e la Svizzera. Essa, dopo di aver riportato un passo delle nostre osservazioni e di quelle dell' *Opinione*, così scrive:

« Non possiamo tacere che non è sola l' Italia a lamentarsi della specie di favoritismo che mostra la ferrovia del Gottardo per la Germania, e ricorderemo che già parecchie volte la stampa svizzera ebbe ad occuparsi della sproporzione delle tasse prelevate dalla *Gotthardbahn* sopra certe mercanzie svizzere trasportate nell' interno e dall'estero ad esclusivo danno del commercio svizzero. Ricorderemo che già altre volte la stampa svizzera elevò la voce contro il triste spettacolo di una ferrovia svizzera, costrutta con enormi sacrificii e dalla Svizzera e da alcuni Cantoni, che fa una spietata concorrenza al commercio nazionale a favore del commercio estero. Quindi non troviamo affatto fuor di luogo un intervento un po' più diretto ed attivo della suprema autorità federale negli affari della ferrovia del Gottardo, non solo per esaminare le lagnanze italiane, ma anche per sistemare in modo equo la posizione di questa ferrovia di fronte agli interessi del pubblico svizzero.

« Un intervento dell' autorità federale ci sembra ora tanto più opportuno, in quanto che al malessere creato al nostro commercio dalla imprevidenza della Direzione della ferrovia del Gottardo, ci si minaccia una guerra di tariffa ferroviaria dall' Italia che, ove avesse da avverarsi, finirebbe per dar l'ultimo tracollo all'industria svizzera ».

Noi torniamo ad eccitare vivamente la stampa italiana e specialmente i giornali delle città più interessate, come Genova e Milano, ad occuparsi con sollecitudine della importante questione, affinchè sia presto risolta secondo i principii della giustizia.

><

Diamo, giusta quanto abbiamo promesso, le principali informazioni tecniche intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia di terza categoria da Viterbo ad Attigliano. compreso fra Viterbo e Montefiascone.

Il tronco ha una lunghezza presunta di m. 12,290, ed il relativo importo totale è preventivato in L. 1,550,000, delle quali L. 1,235,000 rappresentano l' ammontare dei lavori e delle provviste comprese in appalto, e le rimanenti L. 310,000 il costo presunto delle espropriazioni, dei lavori imprevisti e della fornitura del materiale di armamento della via e di quello fisso per le Stazioni.

Il costo medio chilometrico del tronco viene quindi a risultare di L. 125,900 all'incirca.

L' andamento planimetrico è formato da varii allineamenti della totale lunghezza di m. 9930, e da alcune curve aventi in assieme uno sviluppo di m. 2,360. Il raggio di queste curve varia fra un minimo di m. 250 ed un massimo di m. 1,000.

L'andamento altimetrico poi è costituito da m. 3,100 di livellette orizzontali, e da m. 9,190 di livellette in pendenza con inclinazione variabile fra il 2.40 ed il 30 0100.

Allo scopo di mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono proposti in progetto n. 17 passaggi a livello e per provvedere dell' occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada sono progettate n. 8 case cantoniere e n. 7 garette di guardia.

Lungo il tronco si incontra una sola Stazione che dovrà servire per l'abitato di Viterbo e nella quale sono previsti tutti i fabbricati occorrenti per viaggiatori e per merci.

Le opere d'arte progettate per l' attraversamento dei corsi d'acqua da incontrarsi colla ferrovia e per dare scolo alle acque di pioggia sono in numero di 31 ripartite come segue:

Acquedotti da 1 a 1.50 di luce	N. 27
Ponticelli di 3 m	» 2
Idem » 4 »	» 1
Idem » 8 »	» 1

Lungo il tronco dovrà pure costruirsi una galleria la quale misura m. 530 di lunghezza.

><

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha approvato la sospensione del servizio merci a p. v. nella Stazione di Quinto dal 21 settembre fino all' ultimazione dei lavori da eseguirsi nella Stazione stessa.

Approvò la spesa di L. 1,200 per l'impianto dell' illuminazione a gaz nella Stazione di Ferrara.

Ha autorizzato le trattative colla Ditta Webb per l'applicazione in via d' esperimento, alle locomotive dell'Amministrazione, del suo sistema per una migliore utilizzazione del vapore.

><

Il Consiglio di Stato si è occupato dei seguenti affari:
Costruzione tronco strada provinciale Plati-Santa Cristina (Reggio Calabria);
Dichiarazione pubblica utilità allargamento corso Vittorio Emanuele (Aquila);
Fornitura n. 17,000 pali pel compartimento telegrafico di Torino;
Locazione e conduzione locali per la Direzione provinciale Poste in Brescia;
Classificazione fra le provinciali di Salerno della strada dalla nazionale delle Calabrie alla Brienza-Montemurro.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è occupato dei seguenti affari:
Esperimento riparazione alle banchine del porto di Messina;
Prolungamento tettoia ricovero merci sul ponte Calvi (Porto di Genova);
Derivazione d' acqua dal Rio S. Calogno ad uso forza motrice (Palermo);
Id. id. dal torrente Prato id. id. (Genova);
Bonificazione macchia della Tavola nella Valle del Crati (Cosenza);
Collaudo lavori sistemazione Porto Bari;
Id. costruzione banchine Porto Messina;
Lavori argine destro Po a Pieve Coriano e Revere.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Solmona. — L'appalto tenutosi il 6 settembre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra la Stazione di Celano, inclusiva, fino all'altra di Collarmele, della lunghezza di m. 12,113.08, escluse le espropriazioni, la provvista dei ferri ed i lavori d'armamento, per L. 2,151,300, alla Prefettura di Aquila andò deserto e al Ministero dei lavori pubblici offrirono ribasso: la Società Veneta L. 10.06 0[0; l'ing. Ottavi L. 9.75 0[0; il sig. Ronchetti L. 8.25 0[0. La Società Veneta è rimasta provvisoriamente deliberataria.

— L'appalto tenutosi nell'istesso giorno 6 settembre, per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra la Stazione di Sante Marie, inclusiva, e quella di Celano, esclusa, lungo m. 29,267.88, escluse le espropriazioni, la provvista dei ferri ed i lavori d'armamento, per L. 2,443,000 alla Prefettura di Aquila andò deserto, e al Ministero dei lavori pubblici offrirono ribasso: la Società Veneta L. 22.06 0[0; il sig. Ronchetti L. 15.25, il sig. Talenti L. 10.05, l'ing. Ottavi L. 5.38, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Società Veneta.

— Ai fatali pel tronco Montecchio-Tivoli, della linea Roma-Solmona — lungo m. 12,770 — importo d'appalto lire 2,890,000, il sig. Scognamiglio Raffaele ha offerto il maggior ribasso del 12.47 0[0 sulla somma del primo deliberamento.

Ferrovia Chivasso-Casale. — L'appalto tenutosi il 7 settembre, per la costruzione del tronco della ferrovia Chivasso-Casale, compreso fra la Stazione di Chivasso (esclusa) e il km. 12 + 500, della lunghezza di m. 12,340, escluse le espropriazioni, la provvista dei ferri ed i lavori d'armamento, per la somma di L. 1,000,000, andò deserto per la seconda volta al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Torino. Si procederà ora a trattative private.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — L'appalto tenutosi il 7 settembre per la costruzione del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra le Stazioni di Moretta e Cavallermaggiore, lungo m. 14,555.85, dell'importo di L. 715,000, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d'armamento, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Cuneo vi furono due offerte, la migliore delle quali fu quella del signor Rosazza Gustavo, domiciliato a Cuneo, che fece il ribasso di L. 2.50 0[0, rimanendo provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Il 25 settembre p. v. innanzi al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Padova avrà luogo, simultaneamente, l'appalto per la costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, comune colla ferrovia in esercizio Padova-Rovigo, compreso fra le Stazioni di Monselice e il canale di Bisatto, della lunghezza di m. 2,679, escluse le espropriazioni, le provviste ed i lavori d'armamento, dell'importo di L. 114.300. La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000; la definitiva in L. 11,000; i fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovia Fabriano-Solmona. — Telegrafano al *Popolo Romano* da San Benedetto del Tronto, 9:

Oggi in una sala di questo Municipio ha avuto luogo una riunione dei rappresentanti politici e delle Deputazioni provinciali di Ascoli, Macerata, Pesaro e Teramo, alla quale fece adesione anche Chieti.

Presiedeva Argenti, prefetto di Ascoli.

Erano presenti i deputati Ricci, Trevisani, Teano, Lunghini, Lazzarini, Tartufari, Cerulli, Scarselli e Penserini e fecero adesione gli altri deputati assenti delle cinque provincie.

Parlarono il presidente, gli on. Ricci, Penserini, Natalucci, Cerulli ed altri, e si deliberò di chiedere al Governo:

1. Che la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano venga prolungata sino all'incontro di Pescara-Solmona toccando Camerino, Ascoli, Teramo e Penne;
2. Che costituendosi la linea adriatico-tiberina, la Sant'Arcangelo-Fabriano ne faccia parte, mutando il tracciato per Perugia, proposto da Trezza, e che detta linea Sant'Arcangelo passi in prima categoria;
3. Che la nuova linea subappennina Fabriano-Solmona venga classificata di seconda categoria;
4. Che si nomini un Comitato permanente composto di un deputato politico e di un deputato provinciale per ciascuna provincia interessata, aggregandovi i rappresentanti d'Aquila e d'Ancona non rappresentati nell'adunanza;
5. Che continui nella direzione e nella iniziativa la provincia d'Ascoli-Piceno.

Proceduto si alla nomina del Comitato esso è risultato composto: per Ascoli, del principe Di Teano, deputato politico, e di Pascucci, amministrativo; per Teramo, di Scarselli, politico, Fundelli, amministrativo; per Macerata, di Lunghini e Marsini; per Pesaro, di Penserini e Natalucci; per Chieti, Aquila ed Ancona la nomina è stata deferita alla Deputazione provinciale.

Ferrovie venete. — Ecco il parere emesso dal Consiglio di Stato il 28 giugno p. p. n. 2721-661, adottato dal Ministero dell'interno, pronunciandosi sul ricorso, di cui già parlammo, presentato dal Municipio di Venezia contro la deliberazione del 19 giugno 1882, relativa a spese votate per costruzioni ferroviarie, ritornando gli atti alla Prefettura per ragioni di competenza:

« Vista la Relazione 25 maggio 1883 (D. 4ª, S. 1., n. 16666, 106983), con cui il Ministero dell'interno comunica il ricorso del Comune di Venezia per l'aumento della sovraimposta provinciale, derivante dalle deliberazioni prese il 19 giugno 1882 del Consiglio provinciale intorno alla costruzione di diverse strade ferrate di terza e di quarta categoria;

« Vista la Nota 16 agosto 1882, n. 10847, colla quale dal Prefetto fu restituito un primo ricorso al Sindaco, dichiarando che per avere rese esecutorie le predette deliberazioni del Consiglio provinciale, non poteva il Prefetto prendere sul ricorso alcun provvedimento;

« Vista la Nota particolareggiata del Prefetto in data 20 aprile 1883 in merito alla questione;

« Sentito il relatore;

« La Sezione, senza toccare l'essenza del ricorso, ha dovuto avvertire preliminarmente:

« Che il Prefetto ha bensì apposto il visto per la forma al verbale della seduta del 19 giugno 1882 del Consiglio

provinciale, ma non ha approvato quelle deliberazioni a termini dell'articolo 194 della legge comunale, previo il voto del Consiglio di Prefettura per *modo che quelle deliberazioni mancano tuttora di efficacia legale;*

« Che ciò stante, il Prefetto ha veste e dovere di statuire anche sul ricorso del Comune di Venezia, salvo a questo ed al Consiglio provinciale di ricorrere al Governo del Re contro la decisione del Prefetto;

« Che ad ogni modo trattandosi della esecuzione delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002, e 5 giugno 1881, n. 240, vi ha motivo per non prendere alcun provvedimento prima di conoscere gl'intendimenti del Ministero dei lavori pubblici;

e con quest'avvertenza opina:

« che il Prefetto di Venezia sia eccitato ad esercitare le attribuzioni assegnategli dagli articoli 192 e 194 della legge comunale e provinciale ».

— Per deliberazione della Deputazione provinciale sarà convocato il Consiglio in sessione straordinaria perchè decida se si deva ricorrere contro l'enunziato parere del Consiglio di Stato.

Ferrovia Porto d'Anzio-Nettuno. — La ferrovia Porto d'Anzio-Nettuno sarà aperta al pubblico nel prossimo novembre.

Ferrovia Mestre-Adria. — Il Consiglio provinciale di Rovigo, nell'ultima sua seduta, ha approvato il convegno stipulato tra la sua Deputazione e i delegati della Deputazione provinciale di Venezia, relativo alla ferrovia Mestre-Adria.

Ferrovia Asti-San Damiano. — L'ing. Grattoni ha presentato un nuovo progetto di ferrovia che, staccandosi da Asti, linea Nizza-Ovada-Genova per la valle del Borbore, raggiungerà San Damiano; e poscia proseguendo per Govone, Alba, ecc., verrebbe a rannodarsi alla nuova linea progettata da Torino a Savona.

Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa-Argentina. — Il Consiglio d'amministrazione della Società anonima per la costruzione e l'esercizio del tramvia a vapore Pinerolo-Perosa-Argentina ha deliberato l'emissione delle ultime 502 Azioni per pubblica sottoscrizione. L'emissione è fatta al prezzo di L. 210 per Azione, e così con premio di L. 10 con decorrenza dal 1° luglio 1883.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Si parla di una nuova linea ferrata che unirebbe il lago di Zurigo a quello di Lucerna La nuova linea partirebbe da Wädensweil (Zurigo), attraverserebbe Biberbrücke e Svitto per venire a sboccare al lago dei Quattro Cantoni a Brunnen. Un secondo tracciato considerato come più vantaggioso, partirebbe pure da Wadensweil, ma verrebbe ad unirsi alla linea del Gottardo a Goldau, a poca distanza dal lago di Zugo.

Ferrovie germaniche. — La regia direzione delle ferrovie in Cologna venne incombenzata di fare i lavori preliminari per una linea ferroviaria da Dillingen ad Hermeskeil, la quale verrebbe costruita nel caso non si eseguisse quella da Treviri ad Hermeskeil, per la quale la suddetta direzione ha già, sino dal dicembre 1882, fatto i lavori di tracciamento.

L'atto di concessione pel prolungamento della ferrovia Altona-Kiel fino a Wedel fu già sottoposto all'approvazione sovrana.

La ferrovia Eisern-Siegen venne aperta in parte al pubblico servizio il primo corrente.

La ferrovia da Hohenebra a Ebeleben viene costruita così alacremente che si crede potrà essere aperta col prossimo autunno.

Avendo il Governo prussiano promesso di accettare parte delle azioni della progettata ferrovia Gera-Meuselwitz, ed essendo stata sottoscritta gran parte delle azioni, il comitato spera che, concorrendo le città e comuni interessati, ne verrà quanto prima incominciata la costruzione.

Ferrovie inglesi. — Il 3 corr. fu aperto al traffico il nuovo tronco ferroviario fra Hayward's-Leath e Horsted Keynes che unisce la linea principale della Società Brighton con altre linee in Sussex.

Il nuovo tronco è lungo soltanto quattro miglia e mezzo ma è assai importante perchè una volta completata la linea Croyden-Oxted, ora in corso di costruzione, si avrà insieme ad esso tronco una nuova linea fra Londra e Brighton.

Ferrovie rumene. — Lo sviluppo delle ferrovie esercite attualmente in Rumania ascende a Km. 1,460. Ve ne sono inoltre 200 Km. in costruzione, senza contare 923 Km. la cui costruzione è stata decretata dalle Camere, ma che non esistono acora che allo stato di progetto.

Quando queste linee saranno ultimate, tutte le grandi città della Rumania si troveranno unite dalla rete delle ferrovie del regno. Dei 1,460 Km. ora in esercizio 1,241 appartengono allo Stato, mentre 219, che formano la linea Lemberg-Czernowitz-Jassy, appartengono ad una Società privata.

Ecco i particolari delle cifre che precedono:

Linee dello Stato	*Kilometri*
Romau-Bukarest-Verciorova colla diramazione Tecutsch-Berland . . .	19.00
Bukarest-Giurgeou	67.00
Jassy-Ungeni	20.50
Czernavoda-Kustendiie	60.00
Marasesti-Buzeo	90.00
Plojesti-Predeal	84.50

Linee in costruzione	*Kilometri*
Adind-Ocna	50.00
Bacau-Piatra (a scartamento ridotto) .	58.00
Campina-Doftana	5.00
Buda-Slanie	34.50
Titu-Tirgovesti	31.00
Verciorova (a scartamento ridotto) .	21.00

Linee progettate	*Kilometri*
Bukarest-Fetesti Danubio	143
Faurei Fetesti-Danubio	36
Calrasi Ciubuta-Slobozia (scartam. ridot.)	40
Berlad-Vaslui	52
Rimnie-Piatra-Carabia (scartam. ridotto) .	166
Folticeni-Dolhasca	34
Docolina-Husch-Pruth	45
Filias-Trigujiu	70
Golesti-Campulung	60
Leorda-Dorohio. . , ...	22
Turn-Mogorele-Rosorio verso una stazione tra Pitesti e Slatina	115
Vaslui-Jassy	90

Ferrovie brasiliane. — La provincia di Santa Caterina nel Brasile, si propone di costruire due ferrovie importanti, una da Estreito, dinnanzi a Rio Janeiro, a Lages, quindi per il Paso do Gatadeo al Rio Pelotas, che forma il confine fra questa provincia e quella del Rio Grande do Sul; l'altro da Porto do Gaspar ai Campos Coritibano e al Rio Negro, al confine della provincia di Paranà.

D'altra parte la provincia di Paranà ha accordato la concessione d'una linea ferroviaria a scartamento ridotto da Arrajal-Queimado a Piraquara, stazione della linea da Paranogua a Coritiba appartenente alla Compagnia imperiale delle ferrovie brasiliane.

Ferrovia elettrica. — A Wimbledon ebbe luogo di recente il concorso del tiro della *National Rifle Association*, al quale intervennero molte persone spinte principalmente dalla curiosità di vedere la ferrovia elettrica destinata al trasporto degli spettatori dal luogo occupato dai tiratori sino a quello dov'erano i bersagli, lontano circa un miglio.

La corrente elettrica, prodotta da un dinamico Weston messo in movimento da una macchina Robey, è condotta al vagone da due lastre di rame larghe un pollice, e col-

locate rispettivamente in fondo alle due scanalature praticate in sostegni di legno. Pare che con tale sistema si ottenga un isolamento perfetto. Le catene metalliche, strisciando su quelle lastre di rame, trasportano la corrente sino al motore posto sul vagone. Questo motore, inventato dal signor Brown, risulta di quattro elettro-calamite riunite in quantità, e la sua armatura è fornita di altre sedici elettro calamite che si muovono fra le prime, in modo da tagliare ogni linea di forza dal campo elettrico.

Questo sistema di motore elettrico appartiene all'*Electric Motor Syndicate* che ha diretto gli esperimenti di Wimbledon.

La nuova stazione di Strasburgo. — Dopo un periodo di lavori di 5 anni, il 15 agosto è stata posta in esercizio la nuova stazione di Strasburgo, costruita perchè la vecchia non bastava più al movimento della città tanto cresciuta dopo la conquista tedesca.

Immediatamente dopo la guerra del 1870-71 l'amministrazione imperiale delle Ferrovie dell' Alsazia-Lorena, acquistò un terreno di 37 ettari situato a nord-ovest della città ed incominciò il lavoro preparatorio nel 1873, mentre i propri lavori di costruzione non potevano principiarsi che nel 1878. Nei cinque anni dal 1878 al 1883 sono stati spesi 17 milioni di lire per la costruzione propriamente detta, dei binari che la congiungono alla rete ferroviaria e di due stabili situati a destra e a sinistra della stazione che contengono le amministrazioni locale e centrale delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena.

Tutti gli edifizi, compresi quelli della torre d'acqua e del trasporto di merci, sono stati eseguiti su disegni del prof. E. Jacobsthal di Berlino in uno stile che contribuisce ad abbellire la città, che le antiche canzoni germaniche chiamano *die wunderschöne*.

La vasta piazza della stazione ha 242 m. di lunghezza e 154 m. di larghezza e si adornerà di giardini, di getti d'acqua e di due alberi da bandiera alti 22 m. che serviranno contemporaneamente come candelabri alle lampade elettriche destinate ad illuminare la piazza.

Siccome nella stazione di Strasburgo s'incrociano 3 ferrovie grandi ed una complementaria, era necessario costruire 3 perrons; e perchè il pubblico non corresse alcun pericolo nel traversare i binari per i tre perrons, si pensò di erigere tutta la stazione a una altezza che rimane talmente sopra il livello della città che le vie vi passano sotto e di condurre il pubblico viaggiante per magnifiche scale e larghe gallerie sotterranee immediatamente da ogni perron al grande atrio del palazzo principale.

Questo palazzo principale della stazione serve col suo pianterreno, che contiene l'atrio, al servizio del pubblico e coi suoi piani superiori al servizio interno della stazione. Nel grande atrio del pian terreno si trova a destra di chi entra la vendita dei biglietti, alla quale fanno seguito nel medesimo piano la cassa della stazione, la cucina e le altre località del trattore e della posta reale. A sinistra di chi entra si trova la spedizione dei bagagli e nel fondo dell'atrio, si apre la grande galleria sotterranea per la quale si va ai tre perrons coperti di cristallo.

Dal primo perron si passa nelle sale d'aspetto, nei gabinetti da signore, negli uffici della stazione, ecc.; ma le sale d'aspetto sono di grandezza mediana, e sono state costruite invece due altre sale d'aspetto sui due perrons esteriori, che comunicano col palazzo principale non solamente per la grande galleria, ma ancora per un altro piccolo tunnel che conduce alla cucina; e oltre a ciò ha ognuno i suoi gabinetti di comodità e la sua vendita di biglietti per quelle persone che arrivano e partono colle ferrovie che scaricano là i loro passeggieri.

Una terza grande galleria poi è stata costruita per il pubblico in arrivo che passa per essa alla piazza delle vetture e non s'incontra con quello che parte. I bagagli e i colli postali si spediscono ai relativi treni per mezzo di elevatori idraulici.

Diamo ancora le misure principali della nuova stazione:

	Lunghezza	*Larghezza*	*Altezza*
Palazzo della stazione metri	242.50	58.—	—.—
I perrons coperti	128.—	58.—	—.—
L'atrio principale	26.—	18.—	19.—
La sala d'aspetto di 3ª classe	15.—	15.—	11.27
Le sale di 1ª e 2ª classe e e la sala da pranzo . .	19.40	15.—	11.25
Le gallerie	—.—	6.30	3.60
La galleria dei bagagli . .	—.—	3.50	—.—
La galleria della cucina . .	—.—	2.—	—.—

Notizie Diverse

Tariffe ferroviarie. — Le ferrovie cointeressate nel commercio italo-svizzero-tedesco sono convenute in una tariffa diretta eccezionale e ribassata, sui trasporti dello spirito che è destinato a passare il Brennero o il San Gottardo.

Secondo questa nuova tariffa lo spirito in carri completi di almeno 500 chilogrammi paga 5 centesimi per tonnellata e per chilometro, e 4 centesimi per tonnellata in carri completi di almeno 10 mila chilogrammi. Queste tariffe si intendono applicabili sulle ferrovie della Germania e della Svizzera fino al confine italiano. Nella conferenza dei direttori delle ferrovie che appartengono alla lega ferroviaria Silesia-Germania del Sud-Svizzera, su proposta dell' Amministrazione delle ferrovie governative prussiane, è stato determinato che questa stessa tariffa si estenderà fino a Breslavia, centro della fabbricazione.

Riforma nel servizio ferroviario. — L'*Economista* del 9 settembre nota un inconveniente che si verifica alle Stazioni delle ferrovie italiane, nella vendita dei biglietti. Questa non viene fatta che qualche quarto d'ora prima della partenza del treno, il che obbliga la persona che vuol viaggiare a recarsi alla Stazione qualche tempo prima della partenza del treno, ad affidare il bagaglio al primo facchino che incontra, abbandonare la famiglia o gli amici, per appoggiarsi agli incomodi sportelli ed attendere il turno onde acquistare il biglietto

L'*Economista* vorrebbe che per togliere questo inconveniente, si abolisse il sistema, secondo cui il viaggiatore, dopo di avere comperato un biglietto da una Stazione ad un' altra, non può fare il suo viaggio se non con quel treno che è indicato dal biglietto.

Vorrebbe poi che gli sportelli per la vendita dei biglietti fossero sempre aperti, ed in qualunque momento i viaggiatori potessero recarsi ad acquistare il biglietto per poi intraprendere il loro viaggio. In tal modo si eviterebbe l' affollarsi della gente davanti gli sportelli, si toglierebbe al viaggiatore l' incomodo di pigiarsi tra questa folla, ed anche lo stesso servizio di vendita potrebbe esser fatto con meno furia e quindi con meno pericolo di equivoci e di questioni tra il pubblico e gli impiegati.

Il viaggiatore, che passa davanti la Stazione o davanti l' agenzia ferroviaria, dovrebbe aver facoltà di comperare il biglietto che gli servirà a trasportarlo nel luogo voluto domani, posdomani od un altro giorno. Al momento della partenza sarebbe più libero, potrebbe anche recarsi meno sollecitamente alla stazione, e quindi consacrarsi più tranquillamente alle cure che sono richieste dai suoi compagni di viaggio o delle cose sue.

Canale di Panama. — Dall' ultimo fascicolo dell'*Esploratore* togliamo le seguenti interessanti notizie sui lavori di quell'opera colossale, che sarà il taglio dell'istmo di Panama.

« I lavori del canale di Panama procedono regolarmente.

La maggior parte degli operai sono negri dell' isola di Giammaica e delle altre isole del Golfo del Messico, ma vi si trovano pure indiani, cinesi, mulatti, meticci, americani ed europei di tutte le nazioni.

La paga per semplici lavoranti è di L. 5 per 8 o 9 ore di lavoro al giorno; non potrebbesi però consigliare agli europei a recarsi come semplici lavoranti in quelle regioni in cui il clima è per loro micidiale. Meccanici invece e

minatori, ispettori, ingegneri, architetti, che non debbono lavorare troppo faticosamente e per il benessere dei quali la Compagnia provvede con stabilimenti ed ospedali appositamente costruiti per loro, troverebbero buoni impieghi in quelle contrade e un buon guadagno non mancherebbe, essendo la paga media di un ispettore da L. 500 a 700, quella di un ingegnere semplice da 650 a 1200, e quella degli ingegneri ed impiegati superiori da 2000 a 2500 al mese.

Si dice che la Compagnia del canale di Panama, che ha sede in Parigi, e dapprima era assai difficoltosa nella scelta dei suoi impiegati, accetti ora volontieri europei purchè siano in grado di dimostrare la loro buona istruzione tecnica ».

Il canale della Palestina. — La Porta si oppone agli studi per la costruzione di un canale fra la Palestina e il golfo Persico. Il corrispondente del *Times* annunzia che non appena si seppe che l'ammiraglio Inglefield aveva un tale progetto da proporre alla Porta, si sollevò una grande agitazione, e si gridò che il Governo britannico, dopo aver separato l'Egitto dalla obbedienza temporale del Califfo, cercherebbe ora di distaccare un'altra larga striscia della terra di Islam per appropriarla agli usi degli insaziabili interessi commerciali dell'Inghilterra.

Gli uomini politici che circondano il trono imperiale, argomentano che, dal momento che le stesse cause debbono produrre gli stessi effetti e l'esistenza del canale di Suez ebbe per risultato la perdita dell'Egitto, lo scavamento di un altro canale produrrebbe una perdita simile del territorio da esso attraversato.

Malgrado perciò che la proposta dell'ammiraglio Inglefield sia spalleggiata dall'influenza del duca di Sutherland sarà difficile che venga accolta favorevolmente in Turchia.

Prosciugamento dello Zuyder Zee. — In Olanda si sta discutendo attivamente la questione di prosciugare lo Zuyder Zee. Il Regio Istituto degli ingegneri propone di tenere in breve un *meeting* pubblico ad Amsterdam per esaminare completamente il progetto immaginato per ottenere tale intento.

Come tutti sanno, lo Zuyder Zee è un vasto golfo del Mare del Nord fra l'Olanda a levante, la Frisia e l'Over-Yssel a ponente, la provincia di Utrecht e la Gueldorea a Mezzogiorno; il suo ingresso è situato a settentrione ed è chiuso dalle isole di Texel, di Vlieland, di Ter-Schelling e di Amelard che non vi lasciano penetrare le navi che per alcuni passi. Ora si tratterebbe di chiudere questi passi con forti dighe per escludere in modo permanente qualunque comunicazione col Mare del Nord; quindi si procederebbe al prosciugamento.

Nuovi fili telegrafici. — Compiuti i lavori autorizzati colla legge del 23 luglio 1881, e con una spesa di lire 830 mila, per il collocamento sulle linee telegrafiche già esistenti di sei nuovi fili diretti destinati a collegare fra loro Roma e Parigi, e Roma colle seguenti cinque città del Regno, cioè Milano, Torino, Genova, Napoli e Reggio di Calabria, l'Amministrazione dei telegrafi ha ora posto mano agli studi preparatorii per addivenire al collocamento degli ulteriori nuovi fili in aumento alla rete telegrafica esistente, siccome vennevi autorizzata dalla legge del 9 luglio 1883 e per una spesa di L. 665 mila ripartita sugli esercizi 1884-85-86.

Gli studi che sono cominciati presso la Direzione dei telegrafi mirano ad una nuova disposizione dei circuiti in guisa che possano suddividersi o duplicarsi secondo la loro importanza quei numerosi circuiti *omnibus*, i quali hanno sei uffici e fanno più di 100 telegrammi al giorno, o se facendo meno di 100 telegrammi hanno però più di sei uffici.

Telegrafi e telefoni sotto terra. — Da Filadelfia e da Chicago annunziano che furono fatti col miglior successo degli esperimenti per collocare sotto terra i fili telegrafici e telefonici ed anzi che si sono già prese tutte le misure per mettere in pratica il nuovo sistema.

Questo, oltre a presentare una sicurezza, una stabilità ed una durata maggiore di quanto si potesse aspettare dalle linee aeree, ha anche il vantaggio di costare il 60 per cento di meno.

Il progetto era già stato fatto da lungo tempo, ma si trattava di vincere una difficoltà: quella cioè di poter collocare fili telegrafici e telefonici l'uno accanto all'altro senza che la elettricità dei primi agisse per induzione sulle funzioni dei secondi.

Ora si trovò modo di ovviare a quell'inconveniente e si può ragionevolmente sperare che in breve spariranno dalle strade quei poco decorosi ornamenti che sono i pali da telegrafo coi relativi fili.

Il telefono sulle ferrovie. — Le grandi Compagnie ferroviarie francesi hanno già adottato il telefono a preferenza del telegrafo come apparecchio avvertitore. Un certo numero di Compagnie inglesi ha già introdotto questa modificazione, e in Francia l'aveva già adottata la Compagnia dell'Ovest.

Questa innovazione fu applicata a partire dal 1° settembre corrente.

Necrologio. — Il 6 corr. moriva in Rimini, appena quarantenne, Augusto Hendel, ingegnere capo delle ferrovie Meridionali. Era uomo universalmente stimato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, si ebbe nella scorsa settimana, un movimento insolito e di buon augurio, per riguardo alle azioni della Società delle Meridionali; movimento che le spinse oltre il 493. Reagirono poi a 489, ma ripresero in chiusura l'attiva tendenza che avevano e si elevarono a 494.

Le Obbligazioni relative rimasero stazionarie sui 276.50; i Boni nominali sul 534.

Per rispetto agli altri si fece qualche cosa sulle Palermo-Trapani (tipo oro) a 292; sulle altre (tipo carta) a 288. Intrattati gli altri valori di questa categoria.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Novara. — Distinta delle 153 Obbligazioni da L. 320 cadauna della ferrovia di Novara il cui servizio venne assunto dal Tesoro dello Stato in forza dell'articolo 12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587 (legge 1° aprile 1869, n. 4983), comprese nella 26ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma il 30 agosto 1883 (in ordine progressivo).

17	29	50	66	144	400	564	627
831	925	974	1067	1108	1130	1137	1216
1244	1635	1693	1771	2037	2263	2300	2398
2515	2516	2754	2898	2911	2912	3047	3153
3216	3610	3661	3771	4161	4277	4386	4486
4556	4669	4749	4755	4992	5051	5578	5610
5715	5935	6025	6152	6359	6448	6515	6522
6589	6646	6689	6738	6769	6915	7278	7293
7302	7316	7482	7548	7684	7715	7759	7806
7858	7868	8037	8083	8101	8132	8146	8171
8238	8507	8773	8815	9021	9251	9591	9677
9226	9802	9923	10008	10203	10359	10513	10564
10645	10652	10680	11043	11068	11083	11174	11244
11569	11604	11636	11769	11788	11937	11981	12081
12432	12501	12521	12573	12579	12645	12761	12849
12889	12932	12934	12952	13376	13432	13614	13702
13713	13756	13766	13804	13808	13893	14026	14043
14295	143[illegible]6	14346	14373	14732	14763	14808	15023
15115	15199	15272	15356	15511	15560	15596	15708
15966.							

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a benefizio dei possessori; ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre successivo, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello scadente nel detto giorno 1° ottobre p. v. (dal 55 al 120).

Ferrovia Vittorio Emanuele — Numeri delle 1499 Obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele, di L. 500 cadauna di capitale, estratte in Roma il 31 agosto 1883 (in ordine progressivo).

Dal N.		al N.		Obbligazioni N.	
Dal N.	23901	al N.	24000	Obbligazioni N.	100
»	26701	»	26800	» »	100
»	37001	»	37100	» »	100
»	65201	»	65300	» »	100
»	69701	»	69800	» »	100
»	134301	»	134399	» »	99
»	138801	»	138900	» »	100
»	142001	»	142100	» »	100
»	292901	»	293000	» »	100
»	353801	»	353900	» »	100
»	361001	»	361100	» »	100
»	385401	»	385500	» »	100
»	392301	»	392400	» »	100
»	435101	»	455200	» »	100
»	479801	»	479900	» »	100

Totale delle Obbligazioni estratte N. 1499

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietari, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1883, contro restituzione delle Obbligazioni stesse, corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1883, aventi i numeri dal 41 al 45 inclusi.

Società della Ferrovia Sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani — Numeri delle Obbligazioni della 1ª emissione sorteggiate al 1.o settembre 1883.

Dal N. *801* al N. *810*
Dal N. *32781* al N. *32789*

Totale N. 19 Obbligazioni rimborsabili al 1.o ottobre 1883 a franchi *300* in oro.

PAGAMENTI

Ferrovie Sarde — In relazione al disposto dell'art. 20 della convenzione 1° maggio 1877, approvata con legge 20 giugno detto anno, n. 3910, e dell'art. 4 della convenzione 3 luglio 1881, approvata con legge 14 maggio 1882, n. 792.

La *Cedola n. 10* delle Obbligazioni emissione 1879;
La *Cedola n. 4* delle Obbligazioni 1ª emissione 1882; e
La *Cedola n. 2* delle Obbligazioni 2ª emissione 1882,
tutte dell'importo di L. 7.50, saranno dal 1° del prossimo ottobre pagate a cura del Regio Governo per conto di questa Compagnia, presso tutte le *Tesorerie provinciali del Regno:* In L. *6.34* nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile (L. 0.99) e per tassa di circolazione (L. 0.17).

— La *Cedola n. 25* delle Obbligazioni serie A di questa Compagnia, in L. 7.50, sarà dal 1° fino a tutto il 31 del prossimo ottobre pagata in L. 6.30, nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione:

In Roma, alla Compagnia stessa, via del Corso, n. 374; in Torino, alla Ditta bancaria U. Geisser e C.; in Milano, alla Banca Generale; in Genova, alla Banca Generale; in Firenze, ai signori A. French e C.; in Livorno, alla Banca di Livorno; in Venezia, alla Banca Veneta di depositi e conti correnti; in Trieste, ai signori Morpurgo e Parente; in Londra, all'Agenzia della Compagnia, 8, Drapers Garden, Throgmorton Avenue.

Del giorno 1° novembre in poi il pagamento di detta Cedola sarà esclusivamente fatto in Roma, Milano e Torino.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Direzione del Genio militare di Torino. (Fat. 15 settembre). — Lavori per la costruzione di un soppalco e piccoli lavori nella tettoia grande della Spianata d'artiglieria in Torino, da eseguirsi nel termine di giorni 50. Importo L. 20,000 ribassato di L. 19.28 0[0.

Ospedale ed istituti annessi in Vigevano (Fat. 15 sett.) — Opere di manutenzione e riparazioni occorrenti nel triennio 1884 85-86 ai fabbricati di cascinali ed alle case civili e rustiche, degli acquedotti ed opere di difesa alle sponde dei fiumi e torrenti dei detti luoghi Pii. Importo L. 41,300.

Prefettura di Catanzaro. (Fat. 15 sett.) — Opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Gasperina mette alla Stazione ferroviaria di Montauro. Importo ridotto L. 79,346.

Municipio di Savona. (15 sett. esp. def.). — Costruzione di caserma per le guardie di pubblica sicurezza. Importo ridotto a L. 41,971. Dep. provv. L. 2500; def. L. 5000

Municipio di Corleone. (Fat. 16 sett.). — Sistemazione del piano stradale del primo tronco della traversa interna, fra la casa Francesco Streva e l'incontro colla via Sabatino, della lunghezza di m. 309.19. Importo L. 46,691.37. Dep. L. 1500.

Municipio di Rosolini (16 settembre). — Costruzione della strada obbligatoria Favarotta-Rosolini, secondo tronco, da Ritillini alla provinciale Rosolini-Noto. Lunghezza m. 5,955.90. Importo L. 42,624.90. Dep. provv. L. 1000. Fat. 30 settembre.

Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino (18 sett.) — Provvista di kg. 500 acciaio fuso, in lamiera, dell'importo di L. 1000; 2500 acciaio fuso in verghe L. 5000; 6600 acciaio naturale in verghe L. 6,600. Consegna entro 1ª quindicina del gennaio 1884. Fat. a 15 giorni dal deliberamento.

— Id. (18 settembre). — Provvista di 750 tonnellate di torba. Importo L. 18,000. Tempo utile per la consegna: periodicamente. Dep. L. 1800. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Municipio di Torino (19 settembre). — Provvista di m.c. 155 di ruotaie di pietra granitica delle cave d'Alzo, di cui m.c. 133 della larghezza di centim. 70 e m.c. 22 della larghezza di centim. 60, occorrenti per sistemazione di vie, con obbligo di somministrare allo stesso prezzo che risulterà dal deliberamento, quei pezzi speciali, come cunettoni, telai e coperchi di chiusino che verranno ordinati. Importo L. 90 per cadun m.c. di pietra, tanto per ruotaie che per cunettoni, Consegna entro 80 giorni. Dep. L. 1395. Fat. 5 ottobre.

Municipio di Lugo. (19 sett.). — Costruzione di marciapiedi con pietra di Luserna nelle strade Corso, Brozzi, Codalunga e Fermini di Lugo, per una lunghezza di circa 1936 m. da compiersi entro due anni. Importo L. 60,755.58. Deposito L. 3,000. Fat. a giorni 10.

Municipio di Jesi (20 settembre). — Riduzione del fabbricato situato in Jesi, denominato Delle Claresse, per uso dell'Istituto tecnico, scuole elementari maschili ed uffici postale e telegrafico. Il lavoro è diviso in tre lotti: 1° opere murarie di qualsiasi specie. 2° tetti interamente in legname interni ed esterni. 3° Lavori in ferro. Importo del 1° L. 57,500.83; del 2° L. 5,821.14; del 3° L. 3012.62. I lavori del 1° lotto dovranno terminarsi entro 8 mesi; quelli del 2° e 3° entro 4 mesi. Dep. pel 1.o lotto L. 5750; pel 2.o L. 582.11; pel 3.o L. 301.26. Fatali 6 ottobre.

Intendenza di finanza in Roma. (Fat. 20 settembre). — Fornitura di 600 tonnellate di carbone coke proveniente da distillazione di carbon fossile inglese, occorrenti per la accensione dei caloriferi e dei caminetti di ventilazione dei cessi nel palazzo delle finanze in Roma per la stagione 1883-84. Prezzo ridotto L. 49 per tonnellata.

Municipio di Ravenna. (20 settembre). — Fornitura del materiale di breccia, lapillo, sabbia, paracarri e lavori occorrenti alla manutenzione delle strade del 5.o compartimento nel quinquennio 1884 88. Importo L. 8294.43. Dep. provv. L. 1500; def. eguale al decimo del prezzo annuo di aggiudicazione. Fatali 6 ottobre.

Prefettura di Pesaro e Urbino. (Fat. 21 settembre). — Costruzione di un ponte sul torrente Fogliola nella strada provinciale Fogliense. Importo ridotto L. 76,270.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Mantova. (21 settembre). — Lavoro di difesa perimetrale della città di Mantova fra l'opera di Porta Pradella e la darsena di Porto Catena, da compiersi entro 250 giorni. Importo lire 210,300. Dep. provv. L. 7000, def. eguale al decimo del prezzo di deliberamento. Fat. a giorni 15.

Amministrazione dei Canali Cavour. (22 sett.). — Opere di manutenzione dei canali demaniali d'irrigazione, colle loro rispettive attinenze e dipendenze, ripartitamente in 4 lotti. Importo del 1.o lotto L. 100,000; del 2.o L. 32,000; del 3.o lire 50,000; del 4.o L. 30,000. Dep. pel 1.o L. 10,000; pel 2.o lire 3,200; pel 3.o L. 5,000; pel 4.o L. 3,000. Fat. 6 ottobre.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di luglio 1883
e confronto coi definitivi di luglio 1882.

	1883	1882	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.740	3.571	169	»
Media in esercizio	3.737	3.571	166	»
Viaggiatori	4,141,305.95	3,698,151.48	443,154.47	»
Bagagli e cani	107,087.05	166,139.85	»	59,052.80
Merci a grande velocità	1,110,634.74	918,712.58	191,922.16	»
Merci a piccola velocità	5,619,160.19	4,969,634.24	649,525.95	»
Totale dei prodotti ferroviari	10,978,187.93	9,752,638.15	1,225,549.78	»
Navigazione sul lago di Garda	12,362.52	10,434.70	1,927.82	»
Totale del mese	10,990,550.45	9,763,072.85	1,227,477.60	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *luglio* 1883

	1883	1882	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	23,633,379.06	23,008,915.21	624,463.85	—
Bagagli e cani	1,042,376.05	1,010.417.75	31,958.30	—
Merci a grande velocità	6,310,717.10	6,075,785.79	234,931.31	—
Merci a piccola velocità	36,295,604.71	33,197,912.31	3,097,692.40	—
Totale dei prodotti ferroviari	67,282,076.92	63.293,031.06	3,989,045.86	—
Navigazione sul lago di Garda	64,504.05	65,279.95	—	775.90
Totali dal 1° gennaio	67,346,580.97	63,358,311.01	3,988,269.96	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1883	1882	DIFFERENZA in confronto col 1882	Per cento
Prodotti del mese di luglio	2,935.34	2,731.07	+ 204.27	+ 7.48
Prodotti totali	16,004.30	17,724.18	+ 280.12	+ 1.58

Ai 5 febbraio aperto il tronco Robbio-Vercelli Km. 13.
» 22 » » » Novara-Romagnano Km. 30.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	47,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . . .	»	14,500	»
CERCHI per carri e carrozze . . .	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	80,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	287,000	»
GHISA da rifondere	»	108,000	»
OTTONE da rifondere	»	37,400	»
RAME da rifondere	»	32,000	»
ZINCO da rifondere	»	30,000	»
CAPRIE con antenne in legno, ingranaggi e tamburo in ghisa, assi in ferro e manubri, fuori servizio N. 7			
1 **Macchina** a vapore, fissa senza caldaia della forza di 8 cavalli circa costrutta dalla Ditta Robert di Sampierdarena	Kg.		3168
1 **Ponzone** per fare i denti alle lame grosse da sega	»		34

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **18 Settembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 20 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl*, esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons.* Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *158 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati.

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM' ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore

DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA), dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

STABILIMENTO MECCANICO

DI SAMPIERDARENA

GIO. ANSALDO E COMP.

Questo Stabilimento in seguito ad ingrandimenti apportati all' Officina Fonderia e potendo disporre di forti partite di ghisa, si trova in grado di assumere importanti commissioni in qualunque lavoro di ghisa ed a prezzi convenienti.

Maggiori facilitazioni verranno accordate qualora le forniture rifletteranno pezzi da consegnarsi greggi di fondita.

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, etc services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc.

DA VENDERE O D'AFFITTARE

PER

Conceria, Lanificio, ecc.

Vasti Fabbricati con terreni attigui in gran parte cinti da muro, della superficie di circa 20 ettari, con forza motrice di 15 a 20 cavalli, che potrebbe portarsi anche a 50, alla distanza di 18 chilometri da Torino ed a breve distanza dalla ferrovia.

Lo Stabilimento è munito di macchine ed utensili. — Recapito all'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13, Torino.

TORINO, 1883

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 19 Settembre 1883. Num. 38

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIE VENETE

Pubblichiamo il decreto, col quale il Prefetto di Venezia ha annullato la parte della deliberazione di quel Consiglio provinciale della passata primavera che imponeva a Venezia la costruzione della ferrovia Mestre-Dolo-pressi di Correzzola-Adria, con diramazione dai pressi di Correzzola a Brondolo e Chioggia.

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VENEZIA,

Veduta la deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia in data 19 giugno 1882, munita del semplice visto della Prefettura, sotto la data 22 luglio detto anno, con la quale stabilivasi:

1° di chiedere al Governo, in concorso della Provincia di Udine, la costruzione della ferrovia da Portogruaro per Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona, mediante il quoto annuo del 14.50 per cento, oltre l'offerta del contributo di un decimo a carico della Provincia di Venezia.

2° di concorrere per 35 anni, mediante un canone annuo di L. 750, nella spesa per la costruzione ed esercizio del tronco di ferrovia di IV classe Portogruaro-Latisana.

3° di autorizzare e delegare la Commissione ferroviaria a stipulare con la Società Veneta un contratto, obbligandosi per 35 anni ad una sovvenzione chilometrica di lire 1100 per la linea Mestre-Camposampiero.

4° di chiedere al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Mestre per Mira-Dolo-Piove-pressi di Correzzola-Cavarzere-Adria, con diramazione dai pressi di Correzzola a Brondolo, a condizione che il carico della Provincia di Venezia per 35 anni non fosse superiore ad annualità di L. 1300 per chilom. da pagarsi a fondo perduto ed alleggerito dal concorso delle Provincie di Padova e Rovigo e dei Comuni della Provincia di Venezia interessati in detta linea.

Visto il ricorso presentato contro quella deliberazione dal Consiglio comunale di Venezia sotto li 10 agosto 1882 in base all'art. 70 della legge 14 giugno 1874;

Visto il riscontro della Prefettura in data 15 di detto mese, col quale partecipavasi al Comune di Venezia che essendo ormai stato apposto il visto a quella deliberazione non rimaneva al Comune altro rimedio che quello di ricorrere al Governo del Re;

Veduti tutti gli atti relativi alla lunga e complicata vertenza, e per ultimo il dispaccio del Ministero dell'interno in data 14 agosto ultimo scorso, col quale, adottando un parere del Consiglio di Stato in data 28 giugno 1883, veniva eccitata questa Prefettura ad esercitare le attribuzioni assegnatele dagli art. 192, 194 della legge comunale, poichè la detta deliberazione 19 giugno mancava tuttora di efficacia legale per difetto di approvazione, non potendo a ciò supplire il visto appostovi;

Ritenuto che, al momento della deliberazione 19 giugno 1882, mancavano i piani regolari delle ferrovie da costruirsi ai termini dell'art. 4° della legge 14 giugno 1874.

Ritenuto che la linea ferroviaria da Portogruaro per Casarsa e da Casarsa per Spilimbergo-Gemona fu oggetto di anteriori deliberazioni e trattative per parte del Consiglio provinciale di Venezia, senza che giammai contro le medesime fossero prodotti ricorsi; che anzi fu quel tratto ferroviario favorito ed invocato anche dal Municipio di Venezia, trattandosi di una linea che metteva in comunicazione più diretta colla Pontebba, bisogno questo riconosciuto dalla Rappresentanza provinciale fino dal 1870 e confermato poscia con deliberazioni costanti;

Che quelle linee furono inscritte nella tabella *C* fra quelle da costruirsi in base alla legge 29 luglio 1879, e nella tabella *B* annessa alla legge 5 luglio 1882, e che per le medesime intervenne già parziale approvazione ministeriale, per cui si stà elaborando il progetto di dettaglio;

Che, riconosciuta l'utilità ed importanza dell'opera nell'interesse della Provincia di Venezia, erano logici e giustificati i patti speciali, nonchè l'offerta del decimo per accelerarne la costruzione;

Che per la linea stessa intervennero opportune Convenzioni con la Provincia di Udine, dalle quali potè sorgere una situazione ed un ordine di vincoli, che ormai torna prudente ed utile rispettare;

Ritenuto che la linea Portogruaro-Latisana fa parte delle suddette Convenzioni con Udine, come correspettivo

dato, che importa un aggravio annuo fisso e determinato di lieve entità; e che non sarebbe conveniente rimettere in discussione per tale causa tutta la convenzione con Udine, con probabilità di dover compensare in altra guisa il mancato corrispettivo;

Ritenuto che la proposta della linea Mestre-Camposampiero è stata abbandonata per mancato concorso dei Comuni interessati;

Ritenuto che per la linea ferroviaria facoltativa di quarta categoria da Mestre per Mira-Dolo-Piove-pressi di Correzzola-Cavarzere-Adria con diramazione per Brondolo, mancante, come le altre, di regolare progetto, non fu domandata, nè ottenuta finora, la concessione di costruzione, pel quale motivo tale linea è sempre subordinata alla osservanza del disposto della legge 29 luglio 1879, di sopra invocata;

Che, ciò stante, gli accordi avvenuti con le provincie di Padova e Rovigo e coi Comuni della Provincia di Venezia, non hanno, anche per questo motivo, creato diritti veri e proprii;

Ritenuto che, pur rispettando le facoltà dall' art. 10 della citata legge 1879 riservate al Ministero dei lavori pubblici sul giudizio dell'utilità della linea, nell'interesse generale dello Stato, è però libero all'Autorità locale esaminare il valore di detta linea nei suoi vicini ed immediati effetti;

Che allo stato attuale delle cose non apparisce in niun modo giustificata questa linea per gl'interessi provinciali, non potendosi essa ravvisare, per ora, come principio dell'Adriatico-Tiberina, nel qual caso altre osservazioni sarebbero a farsi, e non essendo dimostrata la utilità di sobbarcarsi a nuove spese per congiungere Venezia a Mestre, ad Adria e Chioggia; osservando altresì che i Comuni più grossi di questa provincia, meno Cavarzere, interessati in tale linea, sono già forniti di altre ferrovie;

Considerando che la sovrimposta provinciale colpisce i Comuni tutti della Provincia in proporzione non indifferente, e che non pochi di questi versano in condizioni difficilissime, come appare dai bilanci municipali, e che, salva rara eccezione, tutti eccedono il limite legale della sovraimposta, oltrepassando Cavarzere di L. 100,000, Chioggia di L. 81,000, Mira di L. 60,000, Mestre di lire 56.000, Dolo di L. 52,000, condizioni queste che, trattandosi di spese facoltative, non potrebbero permettere nuovi aumenti, se non quando fosse dimostrato un proporzionato e positivo interesse;

Ritenuto che la deliberazione 19 giugno 1882 del Consiglio provinciale vincolava evidentemente il proprio bilancio oltre i cinque anni;

Ritenuto che il Consiglio di Stato opinando, ed il Ministero dell'interno ordinando la statuizione in ordine alla detta deliberazione, seguivano una costante giurisprudenza, e segnatamente la decisione del 15 dicembre 1878 (a sezioni riunite) pure adottata dal Ministero, la quale stabiliva che « le deliberazioni del Consiglio provinciale, « quando riflettono oneri gravi per tempo indeterminato, « e per ciò eccedenti il quinquennio, non divengono ese- « cutorie, comunque sieno munite del visto del Prefetto, « se non sono integrate della sua approvazione, sentito « il Consiglio di Prefettura »;

Ritenuto, infine, che, secondo una giurisprudenza parimenti assodata, devesi, nel giudizio di questi casi, per quanto è possibile, tener conveniente conto degl'impegni corsi dall'epoca della deliberazione a quella della legale statuizione, specialmente laddove sia apparsa ripetuta e costante la volontà dei corpi deliberanti, oppure siasi creata una situazione che, per ragioni di convenienza e d'interesse generale, meriti speciale riguardo;

Per questi motivi,

Sentito il Consiglio di Prefettura,

Visti gli articoli 137, 192, 194, 227 della legge comunale 20 marzo 1865,

Visti gli articoli 4 e 7 della legge 14 giugno 1874,

Vista la legge 29 luglio 1879,

Decreta:

É annullata la deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia del 19 giugno 1882 in tutta quella parte che si riferisce alla progettata costruzione della linea ferrata Mestre-Mira-Dolo-Piove-pressi di Correzzola-Cavarzere-Adria, con diramazione dai pressi di Correzzola a Brondolo.

Approva poi in ogni altra parte la deliberazione suddetta.

Il presente decreto sarà comunicato al Consiglio provinciale ed al Municipio di Venezia per gli effetti di legge.

Dato a Venezia, addì 12 settembre 1883.

Il Prefetto G. Mussi.

FERROVIA DEL GOTTARDO

UNDECIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1883.

(Cont. e fine — Vedi n. 37).

E. Spese e Statistica dell' Esercizio.

1. — *Periodo dal* 1° *gennaio al* 31 *giugno* 1882.

RAMI DI SERVIZIO	Fr.	Cent.	0/0
I. Amministrazione generale dell' esercizio	79,787	70	12.10
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee	144,000	17	21.87
III. Servizio delle spedizioni	102,364	80	15.55
IV. Servizio del movimento	329,611	50	50.04
V. Diverse	2,901	80	0.44
Totale	658,665	97	100.00

2. — *Periodo dal* 1° *luglio al* 31 *dicembre* 1882.

RAMI DI SERVIZIO	Fr.	Cent.	0/0
I. Amministrazione generale	148,657	01	6.87
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee	345,302	66	15.94
III. Servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni	472,468	18	21.81
IV. Servizio del movimento	832,055	83	38.40
V. Diverse	367,853	29	16.98
Totale	2,166,376	97	100.00

Il risultato delle spese del primo periodo dell' esercizio della linea diretta e la loro proporzione relativamente ai percorsi ed ai prodotti dell' esercizio possono essere considerati come favorevoli sotto tutti i rapporti, ma non potrebbero servire di criterio per il risultato medio degli anni seguenti, imperocchè non bisogna dimenticare che la seconda metà dell' anno è sempre più proficua della prima, che un certo numero di spese per la manutenzione delle linee e loro dipendenze, e per il materiale mobile, non saranno necessarie che coll'andare del tempo, che allora esse figureranno in modo regolare e che converrà perciò aumentare il personale dell' Amministrazione, che intenzionalmente si è lasciato in numero molto modesto al cominciamento dell' esercizio.

Il totale delle spese d' esercizio ammonta a fr. 3,09 per km. di trazione, a 11,18 centesimi per km. d' asse, e a 2,36 centesimi per chilometro-tonnellata.

I. *Amministrazione generale dell' esercizio.* — Le spese di questa rubrica raggiungono il 3.39 0[0 degli introiti lordi, cioè 25,03 centesimi per km. di trazione. Esse costituiscono i 4[5 di spese per stipendii dell'Amministrazione centrale, perchè una parte del personale era ancora essenzialmente occupata nei conti di costruzione. Le altre spese dell'Amministrazione centrale furono per contro portate integralmente al conto d' esercizio.

II. *Sorveglianza della linea.* — Le spese del servizio di sorveglianza ascendono a fr. 2,837.86 per anno e per chilometro, a 53,62 centesimi per km. di trazione.

III. *Servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni.* — In seguito al nuovo formulario di conto adottato dal 1° luglio, le spese dell' *Ufficio del capo dell' esercizio e del personale dei treni* furono levate dall' Amministrazione generale e dal servizio del Movimento e portate al servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni Ciò spiega la proporzione sfavorevole, relativamente al 1° periodo, delle spese di questo ramo di servizio alle spese totali del 2° periodo. Bisogna ancora aggiungere cho le spese del personale dei treni per l' esercizio della linea di montagna durante il 2° periodo, furono di molto superiori a quelle per l' esercizio delle linee di pianura durante il primo.

IV. *Servizio del Movimento.* — L' importanza del servizio del movimento sulle nostre linee colle loro forti rampe, ci ha spinti a compilare un certo numero di tavole statistiche, nelle quali figurano i percorsi effettuati dal nostro materiale d' esercizio e le spese risultanti da quei percorsi ed infine lo stato del materiale mobile ed i mezzi adottati per la manutenzione di esso materiale.

1. — Locomotive.

a) Stato delle locomotive. — Il numero delle locomotive si è elevato dalla fine del 1881 alla fine del 1882 a 64. Esso aumento ebbe luogo durante il mese di maggio, all' epoca dell' apertura all' esercizio della linea principale.

b) Percorsi delle locomotive. — Fino al mese di aprile il servizio della trazione non si faceva che sulle linee ticinesi di pianura aperte nel 1874, e nel gran tunnel. Si è esteso sul principio d' aprile alla linea di montagna del Monte Ceneri, nel mese di maggio alle rampe d' accesso del Gottardo e infine in dicembre, al tronco Cadenazzo-Pino fino a Luino.

L' aumento dei percorsi si spiega da una parte coll' apertura necessaria di queste linee all' esercizio e dall'altra coll' aumento costante dell' intensità del traffico.

Le forti macchine furono d'assai poste a contributo; invero le locomotive-viaggiatori a 4 ruote accoppiate percorsero ciascuna in media durante l'anno 45,000, le macchine merci a 6 ruote accoppiate 33,000 e le macchine di montagna a 8 ruote accoppiate 28,000 km.

c) Consumo e manutenzione delle locomotive. — Fino all' apertura della linea principale fattasi il 1° giugno, s'impiegarono quali *combustibili* mattonelle inglesi e più tardi principalmente dei carboni grossi del bacino della Sarre e dei carboni grossi e delle mattonelle del bacino della Ruhr.

Nel corso dell' esercizio si fece un gran numero di prove e di paragoni sulle qualità di alcune specie di carboni dal punto di vista degli effetti prodotti relativamente alle spese e ad altre circostanze, come la produzione del fumo ecc.; sino a nuovo ordine, impiegheremo, per i treni viaggiatori sovratutto, delle mattonelle della Ruhr e per i treni merci dei carboni della Sarre.

Quanto al costo conviene dire che il prezzo del carbone è considerevolmente elevato per le spese di trasporto dei carboni ai depositi del Gottardo, osservazione che non si deve trascurare nei paragoni colle altre linee.

Le macchine essendo state impiegate in diversi servizii nei primi mesi di esercizio, non si potè ancora ripartire più esattamente la quantità su ciascun ramo di servizio e su ciascuna unità di percorso.

Il *materiale per l' ingrasso* delle locomotive si compone essenzialmente d' olio di colza, inoltre di alcuni generi di olii minerali, dei quali cerchiamo di stabilire semprepiù l' uso.

Il consumo dei grassi e degli olii è relativamente considerevole, ciò che dipende dall' essere nuove la maggior parte delle locomotive, che per conseguenza si riscaldavano in alcune parti, assorbendo una quantità anormale di grasso e di olio.

Per contrapposto, le spese di manutenzione sono relativamente moderate, ciò che dipende pure dall'essere nuove la maggior parte delle locomotive.

2. — Vetture e Vagoni.

a) Stato delle vetture e dei vagoni. — Ad eccezione di 12 vetture di 3ª classe, le vetture per viaggiatori sono state tutte fornite di apparecchi d' illuminazione a gas, e ciò all' epoca dell'apertura della linea principale. Una parte delle vetture è anche stata fornita di freni continui, sistema Hardy, che è ora applicato ai treni diretti.

3. Servizio delle Officine.

In seguito all'ingrandimento e all'installazione delle officine provvisorie attuali, potemmo provvedere a tutte le riparazioni correnti, ad eccezione di alcuni lavori urgenti, che furono eseguiti nelle officine principali della Centrale Svizzera a Olten e dalla Società Industriale di Neuhasen.

4. Stato del Personale.

Il numero totale degli impiegati della trazione e delle officine si è aumentato a misura dell'apertura delle diverse sezioni all'esercizio e dell'accrescimento del traffico; alla fine del 1882 era di 267 per il servizio del movimento e di 173 per il servizio delle officine.

5. Diverse.

Il numero dei reclami formolati dal 1° giugno al 31 dicembre è di 264: si è pagato in danni ed interessi, in 89 casi Fr. 18,138.40.

Per un certo numero di reclami formolati nel 1882, ma che non furono regolati che nel 1883, portiamo inoltre al conto di esercizio una somma di Fr. 20,000. In tutto Fr. 38,138.40.

In 15,095.51 Fr. pagati per danni ed avarie figura un ammontare di Fr. 12,112.75, rappresentante il valore della parte avariata e che dovemmo acquistare, e la parte venduta d'un carico completo di filati di cotoni posti nel vagone N. O. B. 6059, che deragliò l'8 luglio a Goeschenen sul ponte che precede il gran tunnel, e il cui contenuto fu precipitato in parte nella Reuss e portato via dalle acque. Dalla vendita delle merci avariate, realizzammo una somma di Fr. 4,284.20.

Deducendo dalla somma di Fr. 38,138.40 Fr. 15 per rimborsi d'altre Compagnie, Fr. 74 per partecipazione d' impiegati provvisorii, Fr. 4389.70 prodotto della vendita di oggetti di trasporto venuti in proprietà della nostra Compagnia in seguito al regolamento di reclami, Fr. 14.50 prodotto della vendita d'oggetti di trasporto di troppo, si ha una rimanenza di Fr. 33,645.20.

Durante l'anno 1882 ci si presentarono 373 *domande* di *abbuono*, delle quali 268 furono definitivamente liquidate e le 105 altre riportate al 1883.

F. Stato del Personale.

Alla fine dell'anno 1882 il personale era composto come segue:

1. Amministrazione generale n. 96.
2. Servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea n. 437.
3. Servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni n. 476
4. Servizio della Trazione n. 267.
5. Servizio delle officine — a) Officine di riparazioni a Bellinzona 140; b) officine di deposito di locomotive 33.

Totale dei funzionarii ed impiegati 1449; cioè per km. di linea 5.44.

G. Diverse.

Enumereremo gli accidenti che si verificarono nel corso dell'anno 1882. a) Deragliamenti 10. b) Collisioni 3. c) Altri accidenti 14. d) Accidenti seguiti da morte o da ferite. Persone morte 8. Ferite 8.

Totale degli accidenti 42.

Quanto alle cause degli accidenti seguìti da morte faremo notare ciò che segue:

Il 4 febbraio a 9 ore di sera un uomo fu schiacciato ed ucciso dal treno 10 fra Cresciano e Osogna. Questa persona trovavasi sotto l'influenza di malattia mentale ed era fuggita di casa mentre non la si sorvegliava.

Nella notte dal 12 al 13 aprile il rimpiazzante d'un guardavia nel tunnel del San Gottardo essendosi addormentato, si svegliò troppo tardi e volle attraversare la via nel momento in cui il treno 3 passava dinnanzi alla sua nicchia; egli fu preso ed ucciso sul colpo.

Il 7 giugno, un ragazzino di 2 anni, figlio del portinaio della Stazione di Bellinzona, fu schiacciato da un vagone merci; malgrado i reiterati avvertimenti questo ragazzino non era sufficientemente sorvegliato. Si potè provare che la colpa di questo accidente non cadeva sugli impiegati.

Il 14 luglio il meccanico Leoni cadde, in un modo ancora non spiegato, dalla macchina del treno 21 e si fratturò il cranio, motivo per cui morì il giorno seguente.

Il 22 agosto, un bambino di 16 mesi, figlio d'un guardavia, si trovava presso i regoli sopra il tunnel di Pfaffensprung nel momento in cui si avvicinava una macchina che veniva da Wasen. Quando la madre volle allontanarlo, ella e suo figlio furono colti dalla locomotiva e gettati da una parte; la madre fu ferita ma non mortalmente, il figlio per contro non sopravvisse alle ferite avute.

Il 23 novembre alla sera, un operaio congedato volle, per ritornare a casa, seguire la linea e attraversare il tunnel di Artoito, ove fu preso dal treno 5 e gettato con tale violenza fra la via e la parete del tunnel ch'ei ne morì un'ora dopo per lesioni ricevute alla testa.

2. — Contratti d'assicurazione.

Dopo il rinnovamento dei fabbricati, del materiale mobile, degli oggetti per arredare le stazioni ecc., si dovette provvedere all'assicurazione di tutti quegli oggetti contro l'incendio. Durante la costruzione, gl'impresari dei fabbricati avevano stipulati contratti d'assicurazione e ci potemmo accordare con essi e colle Compagnie d'assicurazione perchè al ricevimento dei fabbricati fossimo sostituiti nei contratti. Quanto all'assicurazione del mobiglio vi provvedemmo facendo portare i nuovi acquisti nelle polizze già conchiuse.

Tendendo noi a semplificare il regime delle assicurazioni, imitando il metodo adottato da altre Amministrazioni ferroviarie, secondo cui gli oggetti da assicurare sono tutti portati in un contratto d'assicurazione, cioè i beni mobili e gli immobili *separatamente* in *una* polizza speciale, dovemmo per evitare complicazioni, fissare uno stesso termine a tutte queste convenzioni di natura diversissima. Quindi prolungammo tutti i contratti fino al 31 dicembre e prendemmo le disposizioni necessarie per potere conchiudere nuove convenzioni al 1° gennaio 1883. Il seguito di questa esposizione rientra nel nostro prossimo rapporto di gestione.

L'assicurazione collettiva del personale dell'esercizio spirava al 31 dicembre 1881. Rinunziammo a rinnovarla, partendo in ciò dall'idea, al pari di quasi tutte le altre Compagnie ferroviarie, che le spese per questo fatto, che disgraziatamente sono inevitabili ma le cui porzioni conservano un carattere quasi costante, possono essere considerate come spese ordinarie dell'esercizio, senza che vi sia bisogno di conchiudere un contratto d'assicurazione.

Per contro stipulammo il 1° gennaio 1882 colla Compagnia d'assicurazione contro gl'incendi a Winterthur un nuovo contratto d'assicurazione di tutti i viaggiatori e le terze persone.

La Compagnia d'assicurazione garantisce alla Compagnia del Gottardo l'assicurazione per un ammontare illimitato contro tutte le conseguenze della responsabilità civile sulla base della legge federale delle responsabilità, per riguardo a tutti i viaggiatori e a tutte le persone che viaggiano con permesso di circolazione, siano esse o non al servizio della Compagnia del Gottardo, e per tutte le terze persone. Questa paga a titolo di premio annuo il quattro per mille dei prodotti lordi annui sul movimento dei viaggiatori e di più 12 fr. per 10,000 viaggiatori trasportati. La Convenzione è stipulata per 10 anni.

3 - Cassa di soccorso e di pensioni per gli impiegati e cassa ammalati per gli operaj.

I risultati di queste casse al 31 dicembre sono i seguenti:

a. *Cassa di soccorso e di pensioni agli impiegati.* — In seguito all'apertura all'esercizio della linea diretta, il numero dei membri al 31 dicembre 1882 è asceso a 799, da 164 che era alla fine del 1881.

La cifra delle persone aventi diritto ad un soccorso si è elevato da 5 a 7.

I prodotti furono di Fr. 67,190 01; le spese di Fr. 1,808 l'eccedenza dei prodotti Fr. 65,382.01 gl'interessi correnti dei valori acquistatiFr. 240,40 la rimanenza al 1° gennaio Fr. 20,435.33 i fondi disponibili in cassa al 31 dicembre Fr. 86,057.74.

Di questa somma Fr. 13,900 sono collocati in obbligazioni della Cassa di ammortamento e della Cassa di risparmio e di prestiti del cantone di Lucerna, e Fr. 71,000 in obbligazioni del cantone di Zurigo.

b. *Cassa ammalati per gli operaj.* — Nel corso dell'esercizio, gli Statuti della Cassa ammalati per gli operaj della ferrovia del Gottardo furono modificati conformemente alle esperienze fatte. Lo stato della Cassa alla fine del 1882 era il seguente:

Prodotti Fr. 7,451.98; spese 1,743.50. Saldo al 31 dicembre 1882: Fr. 5,708.48.

c. *Fondi per servizii eminenti resi nell'esercizio.* — Ci resta da ricordare con riconoscenza il dono fattoci da un amico sincero della ferrovia del Gottardo che desidera per il momento di conservare l'anonimo, di una somma di Fr. 10 mila in obbligazioni 5 p. 0[0 del Gottardo con cuponi al 30 settembre 1882, ecc. dono che era accompagnato dalla promessa di rimetterci ciascun anno dal 1° luglio 1883 al 1890 5 altre obbligazioni del Gottardo di mille franchi ciascuna, fino a che il capitale abbia raggiunto 50 mila franchi. Quattro per cento dei prodotti annui devono o possono essere adoperati « per ricompensare i due impiegati del Gottardo al servizio dell'esercizio o le loro famiglie, in caso di decesso, che per la loro abnegazione in circostanze particolarmente difficili, per il loro coraggio, il loro sangue freddo o la loro lestezza avranno salvato o protetto la vita di viaggiatori o di altre persone in rapporto colla ferrovia, o che almeno avranno cercato di farlo. »

Secondo le disposizioni del donatore è la Direzione che decide se un caso di tal genere si è presentato e fissa l'ammontare della gratificazione. Se si tratta di un'azione affatto notevole, la ricompensa può essere data immediatamente dopo che si sarà ricevuto l'avviso e non solamente alla fine dell'anno. Se alcuna azione di tal genere non si è verificata nel corso dell'anno, l'interesse sarà portato per intero al conto nuovo; la donazione deve essere amministrata a parte sotto il titolo « fondi per servizii eminenti resi nell'esercizio ».

L'esercizio di cui ci occupiamo, non avendo dato luogo ad alcun collocamento finale, il capitale di questo fondo si è elevato al 31 dicembre 1882 alla somma di Fr. 10.375.

Terminiamo il nostro rapporto, signori, esprimendovi l'assicurazione della nostra perfetta considerazione.

Lucerna, 26 maggio 1883.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo	*In nome del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo*
Il Presidente I. ZINGG.	Il Presidente H. RIETER.
Il primo Segretario SCHWEIZER.	Il Segretario SCHWEIZER.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come avevamo già annunziato, il 16 corrente si effettuò l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Modena a Mirandola della linea Sassuolo-Modena-Mirandola con diramazione da San Felice a Finale.

I lavori di questa diramazione procedono con tutta energia. Sono molto avanzati i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale ed anche i manufatti sono già condotti a buon punto. Trovansi poi in corso d'avanzata costruzione i fabbricati dei viaggiatori delle stazioni di Finale, San Felice e Massa Finalese.

><

Facendo seguito alle notizie date nell'ultimo numero del *Monitore* annunziamo che il 12 corrente, a Roma, frà l'Amministrazione dello Stato ed i rappresentanti dell'Impresa Guastalla si è stipulato un compromesso che definisce tutte le questioni sorte fra il Governo e la detta Impresa intorno ai lavori della costruzione della ferrovia di Savona. La somma in esso fissata sarà pagata per la fine del febbraio p. v., senza decorrenza d'interessi dal giorno della transazione.

Questa, ci si assicura, è conveniente per ambe le parti.

La somma convenuta a pagarsi dal Governo ammonta a L. 10,250,000.

><

Con Decreto Reale 28 luglio 1883 è stato istituito presso il Ministero delle Finanze un *Ufficio di legislazione e statistica delle Dogane*, che dovrà essere diretto nei suoi lavori da una Commissione composta come segue:

1. Direttore generale delle Gabelle, presidente;
2. Direttore generale della Statistica;
3. Un Ispettore generale delle Finanze;
4. Un funzionario delegato dal Ministero dei lavori pubblici;
5. Il Capo della Divisione del Commercio presso il Ministero d'agr. ind. e commercio.

Ora sappiamo che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha scelto a rappresentarlo nella Commissione il cav. C. Frigo Capo-Divisione delle Tariffe, Trasporti e Litigi delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ci congratuliamo coll'on. Ministro per l'ottima scelta, e coll'egregio cav. Frigo per l'incarico meritatamente affidatogli.

><

Ci scrivono da Campobasso che anche durante lo scorso mese di agosto la Società delle Meridionali ha dato ai lavori di costruzione del tronco da Casacalenda a Campobasso, della linea Termoli-Campobasso, il più grande impulso.

Oramai, sempre quando non succedano pioggie continuate, si può essere sicuri che verso la fine del corrente mese potrà effettuarsi sul tronco medesimo la visita di ricognizione.

Il giorno 10 del corrente mese ebbe luogo la congiunzione dell'armamento fra Campobasso e Campolieto (chilometri 20) e dal lato di Casacalenda si è giunti al km. 57; per cui non rimanevano a quell'epoca in lacuna che soli 10 chilometri che saranno certamente armati verso il 20 del mese.

><

Nell'ultimo numero dicevamo che il comm. Borgnini, direttore generale per le Ferrovie Meridionali si era recato a Roma per concretare le modalità di concessione della Ferrovia Castellammare-Cancello colla diramazione di Torre Annunziata.

Aggiungiamo ora che il 15 corrente il comm. Borgnini, coll'intervento delle parti interessate, ha firmato al Ministero dei lavori pubblici il contratto per la costruzione e l'esercizio della detta ferrovia Cancello-Castellammare-Boscoreale-Torre Annunziata e Scafati-Gragnano, della lunghezza complessiva di Km. 55.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici che da parte sua non ha alcuna eccezione a fare circa il progetto concordato in Roma fra i Rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie relativo al trasporto in ferrovia a prezzi ridotti degli impiegati governativi addetti alle Amministrazioni provinciali del Regno. (V. *Not. fer. it.*)

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario invernale da adottarsi dai piroscafi del Lago di Garda a cominciare dal 1° ottobre p. v. Tale orario, salva qualche modificazione di nessuna importanza, è conforme a quello vigente nello scorso inverno.

><

L'Amministrazione suddetta ha pure sottoposto all'approvazione superiore il progetto completo di tutti i lavori di ultimazione, ampliamento e riordinamento della Stazione Savona-Letimbro.

><

Col giorno 18 corrente venne parzialmente modificato l'orario delle linee: Genova-Alessandria-Luvino; Milano-Piacenza; Novara-Romagnano; Verona-Modena; Cremona-Mantova; Brescia-Cremona-Pavia.

Dallo stesso giorno, sulla linea Torino-Alessandria il treno merci n. 1021 incominciò a fare servizio di viaggiatori per le tre classi sulla tratta Asti-Alessandria.

><

Il Ministero delle finanze — Direzione generale delle Gabelle — ha approvato, per la parte che lo riguarda, una tariffa locale a piccola velocità proposta dall'Amministrazione delle ferrovie Romane pel trasporto dei tubi di ghisa, fabbricati da stabilimenti nazionali, dalle Stazioni delle località ove esistono alti forni o fonderie. Per ora l'applicazione della nuova tariffa verrebbe limitata alla linea Terni-Firenze.

><

Con recente Decreto delle LL. EE. i Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio le Amministrazioni delle Strade ferrate Romane, dell'Alta Italia, Meridionali e Calabro-Sicule sono state autorizzate ad applicare sulle linee rispettive una nuova tariffa speciale pel trasporto a grande velocità dei cavalli da corsa e da monta in carri-scuderia.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla revisione governativa il progetto di orario invernale per le ferrovie della Sicilia.

><

La stessa Amministrazione ha disposto che anche i suoi Delegati prendano parte alle Conferenze che

avranno luogo fra i Rappresentanti delle principali Amministrazioni ferroviarie allo scopo di facilitare il più possibile i trasporti, sia di persone che di cose, destinati alla prossima Esposizione Nazionale di Torino.

><

La Camera di commercio ed arti di Cremona ha deliberato di appoggiare presso il Governo la rimostranza fatta dalla consorella di Reggio Emilia relativa ai trasporti di bestiame, di cui ebbimo occasione di occuparci in un precedente numero del *Monitore*.

La Camera di Cremona riconosce anch'essa opportuno che venga formato un regolamento comune pel trasporto dei bestiami ed introdotte tariffe più adatte, escludendo l'obbligo di limitare il quantitativo dei capi per le tre prime classi nei carri completi a grande velocità; che sia introdotta inoltre una tariffa differenziale per le spedizioni a carico completo di 1 fino a 3 vagoni, come vige nell'Alta Italia pei gruppi da 4 in poi, a seconda delle distanze: che sia tolta infine la tassa per le fermate intermedie dopo le prime due ore, gravando invece una tassa equa su di ogni carro spedito, per il presunto deterioramento.

La predetta Camera confida che i voti concordi del commercio reggiano e cremonese possano essere presi in favorevole considerazione dal Governo ed esauditi come meglio l'Amministrazione ferroviaria troverà del caso.

><

Ci scrivono da Sassari che moltissimi cittadini di quel capo-luogo di Provincia hanno inviato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una istanza per interessarlo a richiamare la Società delle ferrovie Sarde ad un più esatto adempimento dei propri impegni per quanto riguarda la costruzione del fabbricato pei viaggiatori in quella Stazione ferroviaria, il quale, a quanto si dice, oltre all'essere più che modesto, risulterà anche insufficiente affatto alle esigenze dei passeggieri ed ai bisogni del commercio.

><

Abbiamo da Macerata che quel Consiglio provinciale in sua recente adunanza ha deliberato quanto segue:

1. di non apporre difficoltà a che la Stazione di Macerata venga col proposto tracciato a far parte della linea continua verso il colle, piuttosto che raccordata con quella a valle, mediante apposito tronco di diramazione.

2. di acconsentire al maggiore contributo, per decimi a forma di legge, in proporzione della spesa che va ad accrescersi coll'adozione del nuovo tracciato.

><

I prodotti lordi del luglio 1883 della ferrovia Santhià-Biella (primo mese d'esercizio della nuova Società esercente la linea) furono:

Grande velocità L. 30,195.17; Piccola velocità lire 16,732.28; totale L. 46,927.45.

><

Dal comm. ing. Lodovico Gelmi, capo-traffico alle Ferrovie dell'Alta Italia, abbiamo ricevuto un esemplare di un suo pregiato lavoro dal titolo: *La Cassa Pensioni delle Ferrovie Alta Italia studiata nelle sue condizioni economiche anche future e nel suo statuto*, corredato di molte tavole statistiche diligentemente compilate.

Per ora ci limitiamo all'annunzio, riservandoci di occuparci diffusamente in uno dei prossimi numeri del *Monitore* dell'interessante lavoro del comm. Gelmi.

><

Veniamo informati, all'ultimo momento, che il Consiglio provinciale di Cuneo ha votato un sussidio di L. 200,000, pagabile in 20 anni, per la ferrovia Asti-Acqui-Ovada-Genova.

><

Dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha aggiudicato alla Ditta Giorgio Nicolini la fornitura di N. 400 copertoni per carri da merci;

Ha autorizzato la spesa di L. 1150 per l'impianto del servizio telegrafico nella Stazione del nuovo tronco Cava Manara Cava Carbonara;

Idem l'acquisto dalla Ditta Krupp di N. 50 tonnellate di lamiere diverse di ferro.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta degli 11 settembre 1883, dopo avere trattato alcuni affari interni, approvava:

1. L'impianto del tavolato metallico al Ponte sul Volturno presso Capua.

2. L'acquisto di freni sistema Hardy e di 20 vagoni dello stabilimento di Pietrarsa.

><

Pareri del Consiglio di Stato:

Accettazione del ricorso di Selva Bellunese (comune) e revoca di decreto della Deputazione provinciale di Belluno circa lo stanziamento di una somma per lavori stradali.

Inattendibilità delle domande del Consorzio del Canale Lunese circa i compensi pretesi dallo Stato.

Approvazione del progetto di Convenzione per la costruzione ed esercizio della strada ferrata Castellammare-Cancello.

Approvazione della maggiore spesa per la fornitura di scambi sulla ferrovia Novara-Pino.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è occupato dei seguenti affari:

Riparto del contributo fra le provincie di Verona e Padova per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice.

Domanda dell'ing. Beckers per prolungare la tramvia Gassino-Brusasco fino all'abitato di Brusasco.

Ricorso del comune di Leno contro la decisione della Deputazione provinciale circa la manutenzione del ponte Rosso sul Naviglio a Ghedi da porsi a carico dei comuni consorziati per la sua costruzione.

><

Lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici in sua recente adunanza ha ritenuto che possano essere ammesse le proposte presentate al Ministero dei lavori pubblici relativamente alla provvista di carri e relativa ferramenta occorrenti per le nuove ferrovie complementari.

Tali provviste consistono:

a) Acquisto di 650 carri da merci, escluse le ruote e le molle, dei quali 320 coperti e 230 scoperti. Prezzo complessivo 2,118,000 lire;

b) Assi montati per 950 carri dell'importo presunto di L. 735,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Solmona. L'appalto, tenutosi il 13 settembre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra l'argine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della Stazione di Carrito,

della lunghezza di m. 7,872 10, dell'importo di L. 723,000, alla Prefettura di Aquila andò deserto, ed al Ministero dei lavori pubblici concorsero: i signori Menichelli, che offrì il ribasso di lire 5,05 0[0] e Mori Francesco che offrì il ribasso di L. 15.15 0[0], rimanendo questi provvisoriamente deliberatario dell'appalto per la somma di L. 613,465.50.

— Il 4 ottobre, al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto per la definitiva aggiudicazione della costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra le Stazioni di Montecelio e di Tivoli, della lunghezza di metri 12,770, dell'importo ridotto a L. 2,401,871.34, dietro il ribasso di L. 12.47 0[0]. La cauzione provvisoria è di lire 98,000; la definitiva di L. 195,000.

— Il 5 ottobre p. v. scadono i fatali dell'appalto al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Aquila per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra le Stazioni di Sante Marie inclusiva e quella di Celano, lungo m. 29,267.98, dell'importo ridotto a lire 1,904,074.20, dietro il ribasso di L. 22.06 0[0]. Cauzione provvisoria L. 88,000; definitiva L. 177,000.

— Il giorno stesso, 5 ottobre, scadono i fatali per l'appalto al detto Ministero e Prefettura, della costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra la Stazione di Celano inclusiva fino oltre Collarmele, lungo metri 12,113.08 dell'importo ridotto a L. 1,934,879.22, dietro il ribasso di L. 10 06 0[0]. Cauzione provvisoria L. 79,000; definitiva L. 158,000.

Ferrovia Ceva-Ormea. — L'appalto del tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Ceva e Nuceto — lunghezza m. 7,872, importo di appalto L. 1,750,000 — è andato nuovamente deserto.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Il 3 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Brescia, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Brescia e Mandolossa, della lunghezza di metri 6,097.50, in provincia di Brescia, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 490,900.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi dodici, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000 ed in L. 50,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo il seguito deliberamento.

— Nello stesso giorno 3 ottobre p. v., presso il detto Ministero e le Regie Prefetture di Parma e Cremona, avanti ai rispettivi prefetti, si addiverrà simultaneamente, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po e dei rilevati d'accesso, presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, della lunghezza complessiva di m. 2,345, in provincia di Parma e di Cremona, escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell'armamento, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 3,487,600.

Questa somma va ripartita nelle seguenti categorie di lavoro: 1. Movimento di terra L. 173,304.72; 2. Opere murarie L. 1,537,101.61; 3. Lavori in metallo L. 1,546,970.91; 4. Fabbricati L. 6,469.15; 5. Lavori diversi L. 223,689.08.

Il ponte a costruirsi dovrà essere situato a circa m. 50 sopra corrente dell'attuale ponte di chiatte e sarà costituito da 17 campate a travatura continua poggianti sopra 16 pile e 2 testate in muratura.

La lunghezza di ciascuna travata laterale sarà di m. 55, quella delle travate intermedie di m. 65. La lunghezza complessiva della parte metallica risulterà così di m. 1085.

La parte metallica del ponte consterà di due travi principali rettilinee formate di tavole o lamiere orizzontali rafforzate da cantonali e da una nervatura od anima verticale estendentesi per la intera lunghezza del ponte.

La larghezza del ponte misurata da asse ad asse delle travi principali sarà di m. 4.89.

L'altezza della travatura valutata nelle parti a lamiera unica sarà di m. 6.127 e di m. 6.215 in corrispondenza alle pile laddove lo spessore delle tavole si riscontra il massimo.

Ciascuna pila si comporrà di un cassone di lamiera, avente per base un rettangolo di m. 3.40 di larghezza e 5.70 di lunghezza terminato alle estremità da due semicircoli di m. 1.70 di raggio, con che il detto cassone verrà ad avere la lunghezza complessiva di m. 9.10.

L'altezza del cassone sarà determinata dalla profondità stessa alla quale verranno spinti gli scavi di fondazione ad aria compressa.

Per le due spalle i cassoni saranno di forma rettangolare di m. 0.40 di larghezza per m. 8 di lunghezza.

Oltre alla costruzione di quanto occorre pel ponte, sono compresi in appalto anche i seguenti lavori:

I movimenti di terra per l'esecuzione dei due rilevati d'accesso al ponte;

I selciati ed inghiaiamenti per le strade deviate;

I lavori di escavazione e murari motivati dall'attraversamento o dalla vicinanza di strade o corsi d'acqua;

I muri di sostegno e rivestimento e tutte le opere di difesa e di consolidamento del corpo stradale.

La costruzione di due caselli di guardia.

I lavori dovranno essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura all'esercizio del ponte e dei rilevati d'accesso possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio.

I lavori di completamento, di finimento, accessori e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'impresa dovranno essere ultimati e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 48 dalla consegna medesima.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 120,000, ed in L. 225,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Il 2 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Belluno, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Busche e Feltre, della lunghezza di m. 9582, in provincia di Belluno, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,330,700.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 20, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 58,000, ed in L. 116,000 quella definitiva. I fatali scadono il 10 ottobre.

— Il giorno stesso, 2 ottobre, ai detti Ministero e Prefettura, si terrà l'appalto per la costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Bribano e Busche, lungo m. 10,415, escluse le espropriazioni di stabili e la provvista di ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni. L'importo è di L. 1,043,000; la cauzione provvisoria di L. 52,000; la definitiva di L. 104,000. I fatali scadono il 10 ottobre. I lavori devono compiersi entro 20 mesi.

— Tutto fa ritenere che la ferrovia Treviso-Feltre-Belluno sarà finita entro il 1885, come erasi stabilito.

Non mancano più che i due tronchi accennati a darsi in appalto, Bribano-Busche e Busche-Feltre, più il ponte sul Cordevole. E l'Ufficio del Genio civile ricevette notizia che si sta disponendo anche per l'asta del ponte sul Cordevole. Presto adunque, se gli incanti avranno buon esito, e non se ne può dubitare, verrà dato mano ai lavori su tutta la linea.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — Il 5 ottobre scadono i fatali per l'appalto al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Cuneo, della costruzione del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra le Stazioni di Moretta e di Cavallermaggiore, lungo metri 14,555 85, dell'importo ridotto a L. 697,125 dietro il ribasso di L. 2.50 0[0]. Cauzione provvisoria L. 30,000; definitiva L. 75,000.

Ferrovia Parma-Spezia. — All'appalto del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Villafranca e Filattiera (lunghezza m. 4824, importo di progetto L. 1,550,125, importo di appalto L. 1,088,000) rimase provvisoria deliberataria la Ditta fratelli Bertonati, la quale ha offerto il ribasso del 15.75 0[0 sulla somma di appalto.

Ferrovie complementari. — L'appalto, tenutosi il 10 settembre al Ministero dei lavori pubblici, per la provvista di quintali 4,839 di stecche a corniera e quintali 3,078 di piastre di fondo occorrenti per l'armamento di diversi tronchi di ferrovie complementari, dell'importo ridotto a L. 234,925 89, dietro il ribasso del 7.27 0[0, andò deserto, rimanendo definitivamente aggiudicato al sig. Gerolamo Ratto, di Voltri.

— L'appalto, tenutosi il 10 settembre al Ministero dei lavori pubblici, per la provvista di 930 quintali di chiavarde con rosette e quintali 3,206 di ramponi occorrenti per l'armamento di diversi tronchi di ferrovie complementari, dell'importo ridotto a L. 131,887.74, dietro il ribasso di L. 15.36 0[0, andò deserto, rimanendo definitivamente aggiudicato alla Ditta Tassara di Genova.

— All'appalto tenutosi al Ministero dei lavori pubblici il 10 corr. per la provvista di tonnellate 9,656,318 di ruotaie Vignole, in acciaio fuso Bessemer, occorrenti per l'armamento di diversi tronchi di ferrovie complementari, dell'importo di L. 1,832,286.34, fece il ribasso di L. 5 0[0 il sig. Fittipaldi Nicola di Napoli, che rimase provvisorio deliberatario per L. 1,740,672,02. Il 4 ottobre p. v. si terrà l'appalto per la definitiva aggiudicazione. La cauzione provvisoria è di L. 81,000; la definitiva di L. 162,000.

Ribassi ferroviarii. — Il *Diritto* annunzia che in seguito ad insistenti reclami per parte degli impiegati governativi delle provincie per essere ammessi a godere dei ribassi ferroviarii accordati agli impiegati delle amministrazioni centrali, i delegati delle varie società esercenti le strade ferrate, in unione a quelli del governo, hanno, ad istanza di quest'ultimo, formulato un regolamento che dia norma a tale materia.

Questo regolamento venne comunicato dall'on. Genala ai varii dicasteri, acciò lo esaminino nell'interesse degli impiegati provinciali da ciascun di essi dipendenti, e indichino poi quali fra essi abbiano diritto alle facilitazioni di cui si tratta e da chi debbano essere firmate le richieste.

Interruzione ferroviaria. — In causa di pioggie torrenziali è stata interrotta la linea ferroviaria presso Brindisi. Il trasbordo era reso impossibile.

Ferrovie della provincia di Bari. — Scrivono alla *Rassegna:*

La provincia di Bari non ha che due linee ferroviarie importanti: l'una del littorale che la percorre tutta nella direzione di nord-ovest, sud-est e l'altra che la congiunge a Taranto e quindi alle Calabrie.

Si disse da principio che la ferrovia del littorale aveva fatto danno al commercio pugliese: infatti è sparito il commercio di cabotaggio per dar luogo alla navigazione a vapore — l'elica ha ucciso la vela qui, come altrove, e la nave di grossa portata si è sostituita al brigantino. Ora è da vedersi come diffondere il beneficio, che viene dalla locomotiva al commercio, ai comuni non littoranei della provincia.

Il consiglio provinciale barese si è occupato molte volte di una tanto importante questione, e ieri l'altro si radunò e prese qualche deliberazione sul riguardo.

Si tratta di contentare le varie parti o circondari del barese: prima di ogni altro si affaccia Barletta che ha i suoi granai a Spinazzola Minervino e Coma; secondo il circondario barese che ha centri popolosi e produttori di derrate nelle città di Putignano, Castellana, Conversano, e poi Noci. Si è deliberato quindi di far eseguire gli studi sommari di due tratti di ferrovie complementari: uno Barletta, Canosa, Spinazzola Minervino, e l'altro Copurso, Casamassima, Uuri, Butignano, Alberobello, Logorotondo, Martina della provincia di Lecce; con diramazione Copurso, Noia, Rutigliano Conversano, Castellana, Rutignano.

Gli studi sarebbero fatti per conto della provincia, e si aprirà un concorso fra gli ingegneri più competenti; la costruzione poi si spera venga presa dal Governo; il quale ha promesso quel migliaio di chilometri di ferrovie complementari!!

Ferrovia di Valle Stura ed Orba. — Togliamo dal *Commercio di Genova:*

L'ing. Giambastiani spinge attivamente gli studi per la ferrovia di valle Stura ed Orba. La linea fu divisa in tre sezioni, a ciascuna delle quali lavora una squadra d'ingegneri. Il tracciato, che pare sarà prescelto, partirà da Rivarolo, anzichè da Cornigliano, e si spingerà direttamente su Masone.

Ferrovia Oulx-Briançon. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 30 agosto, prese atto della Nota 23 agosto, n. 23,966, della Regia Prefettura, con cui si partecipa che il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 21 stesso mese, ha autorizzato, sotto determinate condizioni, il Comune e la Provincia di Torino a far eseguire gli studi geodetici per la compilazione di un progetto di ferrovia sistema Fell fra Oulx e Briançon per la parte compresa sul territorio italiano.

E nell'adunanza del 6 settembre approvò lo schema di contratto da stipularsi in unione al Municipio di Torino col sig. John B. Fell di Londra per gli studi definitivi di una ferrovia a regolo centrale tra Oulx e Briançon pel Monginevra.

Tramvia a vapore Lucca-Ponte a Moriamo. — Negli scorsi giorni si è inaugurato il tramvia a vapore Lucca-Ponte a Moriamo. L'Impresa era affidata al signor Balestreri.

Disastri ferroviarii. — È accaduto la notte dal venerdì al sabato (14-15 corr.) sul binario ascendente e precisamente nella Stazione di Rivarolo ligure.

Era un'ora e 15 minuti dopo la mezzanotte, e la macchina *Panama* stava ferma alla Stazione di Rivarolo rivolta verso Sampierdarena in attesa degli ordini del capo Stazione. Era montata dal macchinista Morelli, dal fuochista Petrini e dal ff. di frenatore Oliva Gio. Batt. del deposito di Pontedecimo, e che faceva scorta al treno. Tutti e tre se ne stavano, come di solito, seduti sul tender discorrendo fra loro.

Ad un tratto un rumor sordo appena percettibile li fa volger lo sguardo dal lato di Pontedecimo — era già troppo tardi — una massa nera urta violentemente e colla rapidità del lampo il tender, e tutto si riduce ad un ammasso informe.

Al colpo terribile, alle grida dei feriti, accorse il personale della Stazione a rischiarare con lampade la triste scena.

Il frenatore Oliva fu trovato deforme cadavere colla testa quasi spiccata dal busto; gli altri due tramortiti, malconci, vennero aiutati a torsi fuori del rottame.

Il macchinista Morelli era rimasto impigliato con una mano, nella quale tiene una ferita discretamente grave; il fuochista Petrini fu bruciato parzialmente e non gravemente dal vapore della macchina.

Quale era stata la cagione di tanto disastro?

Nella Stazione di Pontedecimo si stava manovrando per la composizione dei treni merci. Si dovevano attaccare ad una macchina sei vagoni di terriccio che si trovavano all'estremità sud della Stazione. La macchina fu fatta procedere verso i vagoni dalla parte superiore, e nell'incontrarli avendo conservato troppa velocità, i vagoni vennero respinti prima che il manuale avesse potuto agganciarli colle catene della macchina.

La spinta li portò fin dove il binario era già in pendenza, e cominciarono a scendere con discreta velocità. Un cantoniere lì presso, che comprese il pericolo, saltò intrepidamente su uno dei vagoni e strinse con tutta forza il freno. Ciò non bastava.

L'inclinazione del piano, il peso della massa e la velocità già presa, erano troppo superiori alla resistenza che poteva fare un sol freno, e visto l'impossibilità di fermarlo, con altrettanta intrepidezza saltò giù.

I sei vagoni non impiegarono più di tre minuti nella fulminea discesa, e fu tanto strapotente l'urto che il terriccio, ond'erano carichi, venne lanciato fin contro le finestre al piano superiore della Stazione, restando sospeso ai muri come un intonaco.

Da Pontedecimo avevano tosto telegrafato a Sampierdarena perchè non partisse alcuna macchina, ma era tardi.

Il cadavere dell'Oliva venne deposto nella sala d'aspetto finchè verso le 8 ant. il pretore di Sampierdarena, accorso, ne ordinò il trasporto; i feriti vennero ricoverati all'Ospedale di Rivarolo.

— Ieri martedì il treno diretto proveniente da Alessandria ed in arrivo a Genova alle 1.20 pom., entrava in quest'ultima Stazione con troppa velocità ed andava ad urtare violentemente contro i ferma-carri. Si hanno a deplorare delle contusioni ad alcuni viaggiatori e qualche guasto al materiale. La causa di tale infortunio sembra debbasi ascrivere al macchinista che non moderò a tempo la corsa della locomotiva; del resto si è aperto subito una inchiesta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie spagnuole. — L'inaugurazione della linea da Madrid alla Corogna ha avuto luogo il 31 agosto ed il 1° settembre 1883 con una grande solennità sotto la presidenza del re Alfonso.

É a Palencia che si stacca sulla ferrovia del Nord la nuova linea delle Asturie e della Gallizia.

Giunta a Léon, la linea si divide in due direzioni, l'una verso il Nord Ovest e termina alla Corogna (linea di Gallizia), l'altra verso il Nord (linea delle Asturie) finisce a Gijon.

È la linea di Gallizia che è stata inaugurata.

Questa linea attraversa un paese dei più accidentati; le opere d'arte sono numerosissime; gli invitati esaminarono con molto interesse i lavori più importanti.

La concessione della ferrovia delle Asturie, di Gallizia e Léon rimonta al 1861.

Noi non ci occuperemo che della linea di Gallizia, quella delle Asturie non dovendo essere compiuta che nel prossimo anno.

I lavori eseguiti dall'antica Compagnia nulla hanno di particolare, la via essendo sempre in pianura. Dopo molte peripezie la Compagnia del Nord Ovest fu dichiarata in fallimento.

La Compagnia attuale che si è costituita sotto il nome di « Compagnia delle ferrovie delle Asturie, Gallizia e Léon » ha preso possesso nell'agosto 1880, dei lavori lasciati dalla Compagnia del Nord Ovest, avendo questa costruita la linea da Palencia a Branuelas e lasciando in sofferenza le parti che offrivano le maggiori difficoltà (da Branuelas a Ponferrada) sulla prima linea, e non avendo costruito sulla seconda che la sezione dalla Corogna a Lugo.

È adunque una soluzione di continuità di 228 km. che la Compagnia delle Asturie ha colmato in tre anni col guadagno di un anno sul tempo fissato dall'atto di concessione, superando difficoltà tecniche eccezionali.

La sezione compresa fra Branuelas e Lugo, non conta meno di 50 tunnels dei quali alcuni da 800 a 1000 metri. Sulla stessa sezione vi sono 24 ponti e viadotti che richiesero lavori d'una grande arditezza.

I lavori d'arte più importanti sono i seguenti:

1. I tunnels del Manzanare, specialmente quello del Lazo dove la via, girando attorno alla montagna ritorna su sè stessa dopo un circuito di 6 km., ma ad una profondità di 60 metri al disotto del suo primo passaggio. Di là il viaggiatore che guarda alla sua destra scorge a suoi piedi, nel fondo della valle, a 160 m. di distanza verticale, la via ove passerà un po' più tardi.

2. Il tunnel del Lazo, che misura 1035 metri; dopo questo tunnel vi è una rampa discendente d'un aspetto spaventevole e meraviglioso.

3. Il viadotto del Catalan, tra le stazioni della Granja e di Zorra: 108 m. di lunghezza, 24 m. di muratura, 10 m. di terrapieno, 6 m. di fondamenta, cioè 40 m. di lavori e 34 m. di altezza sopra l'abisso.

4. I 23 tunnels tra Branuelas e Bembibre, su una distanza di 30 kilometri.

5. Il ponte di Mamas, il ponte di Cobas che unisce 2 tunnels; l'uno all'escita della provincia di Léon, l'altro all'entrata della provincia d'Orense. Questo ponte, fra i due tunnels, è gittato obbliquamente; è in ferro, a costruzione cellulare; l'armatura metallica ha 105 m. di lunghezza, 11 di altezza con una travata sola.

6. Il tunnel di 707 m. presso il Pueblo de Cobas, all'entrata della Gallizia.

7. Il ponte di Rairos: 287 m. di lunghezza; quello del Lor a 40 m. al disopra delle acque, fra San Clodio e la Puebla de Brolon, appoggiato ad una pila di granito.

8. I viadotti di Val, di Rubia, di Villufre e della Freira questo lungo 1000 m.

I lavori sono stati diretti da ingegneri distintissimi.

Ora che il centro del paese è messo in comunicazione con il porto della Corogna, questa regione, la più popolata della Spagna, tutta a fertili vallate o a monti coperti di boschi, potrà entrare in un'èra nuova di prosperità.

La sua popolazione, già conosciutissima per il suo amore al lavoro, saprà approffittare delle richezze del suolo fertile e dare un grande sviluppo alla coltura dei cereali, che si trovano in gran quantità nel paese, e all'allevameuto del bestiame, già molto esteso.

Risulterà da tutti questi sforzi riuniti un aumento considerevole del traffico per la Compagnia delle ferrovie delle Asturie Gallizia e Lèon.

Ferrovie portoghesi — Il 7 settembre doveva aver luogo a Lisbona l'apertura delle offerte per la costruzione della linea Sud e Sud Est portoghese. Il delegato del Ministro dei lavori pubblici avendo constatato delle irregolarità in tutte le offerte, decise di soprassedere all'aggiudicazione e di riferirne al Ministro.

I tre concorrenti, cioè *Banco lusitano*, e le ditte H. Burnay e C. ed E. Pinto Basto e C. protestarono contro questa decisione ed affermarono la perfetta regolarità delle loro offerte rispettive.

Benchè le offerte non siano state aperte, si crede che esse si avvicineranno tutte alla cifra di 200,000 franchi all'incirca per chilometro.

Ferrovie inglesi — La proposta nuova ferrovia Londra-Brighton, il cui progetto è stato presentato testè dal Comitato della Società ferroviaria di Hove, passa ad occidente della linea ora esistente, comunica colle linee a settentrione di Londra a Lundgate hill e a Kensington.

La linea procede diretta da Reigate a un punto vicino a Devil's Dyke, passa ad oriente di Hangleton Church e a qualche distanza a mezzogiorno di questa località si dirama a Sareham ad oriente attraversando ad Hove la ferrovia che va a Portsmouth e di là per mezzo di un tunnel giunge a Marlborough-place a Brighton.

Ferrovie germaniche. — Il *Reichsanzeiger*, foglio ufficiale, pubblica l'atto della concessione accordata alla ferrovia della Slesia superiore di una linea da Czempin a Schrimm.

Ferrovie russe — Si annunzia che una Compagnia di Mosca ha offerto al Governo d'incaricarsi dell'esercizio della ferrovia Nicola, in surrogazione della grande Compagnia delle ferrovie svizzere. La Società in discorso vuole impegnarsi a versare al Governo una somma equivalente alla quota parte del Governo, capitalizzata al 5 del beneficio netto della ferrovia, durante l'ultimo periodo quinquennale.

Ferrovie greche — Secondo notizie da Atene, il Consorzio che aveva ottenuto la concessione per una ferrovia da Larissa a Volo, è stato autorizzato a prolungare la linea fino a Platamona. Questo prolungamento dovrà essere compiuto pel 1886. Lo stesso gruppo penserebbe a continuare questa ferrovia fino a Salonicco. Tale progetto

è subordinato alla questione di sapere se il Governo ottomano autorizzerà la Grecia ad unire la sua rete alla linea Salonicco-Belgrado. In caso negativo, un servizio di battelli a vapore sarà stabilito fra Platamona e Salonicco. Si calcola che la distanza fra le due località possa venire percorsa in sei ore.

Ferrovie turche — Il 29 agosto è stata inaugurata la ferrovia da Turboli a Tirech, che apre ai viaggiatori la valle del Meandro.

Ferrovie della Bosnia-Erzegovina — Il Governo austro-ungarico si occupa di diversi progetti di ferrovie per la Bosnia e l' Erzegovina. Dopo che ne furono fatti particolareggiati studii preliminari, sembra che ora finalmente verrà costruita la linea ferroviaria Serajevo-Mostar-Metkovich, e, prima di tutto, il tronco Mostar-Metkovich, affine di congiungere le coste della Dalmazia colla capitale dell' Erzegovina.

Naturalmente se, nella prossima sessione delle Delegazioni austro-ungheresi verrà approvato questo tronco di linea, lo sarà pure implicitamente tutta la linea Serajevo-Mostar che non solo congiunge fra loro le capitali delle due provincie occupate, ma si collega anche alla rete ferroviaria della monarchia austro-ungherese, e quindi alle altre ferrovie europee.

La linea Mostar-Metkovich avrà una lunghezza di circa chilometri 37, quella di Mostar Serajevo di circa chilometri 147, ossia in tutto le due linee saranno lunghe 184 chilom.

La più lunga ferrovia del mondo. — I giornali inglesi annunziano che sabato(8 settembre) ha avuto luogo a Montana (Colombia inglese) la cerimonia del collocamento dell'ultima ruotaia al « North Pacific-Railway ».

Questa ferrovia, che traversa il continente americano, è la più lunga del mondo intero; essa misura, dice il corrispondente del *Daily News*, 2500 miglia di lunghezza.

La linea traversa due grandi tunnels, quello delle Belt Mountains, lungo 3600 piedi, e quello delle Montagne Rocciose che ne misura 3850.

Il punto culminante è a 5565 piedi al disopra del livello del mare, e si trova nelle Belt Mountains. La linea traversa il Missourì a Bismarck nel Dakota, su un ponte lungo 3000 piedi (un chilometro) costato 5 milioni di franchi. Esso è abbastanza alto da lasciar passare sotto tutti i battelli. Le pile sono di pietra; il resto di ferro e di acciaio.

Catastrofe scongiurata — Scrive la *Gazzetta Ticinese* del 14 settembre:

Ieri nel pomeriggio, il convoglio diretto, proveniente d' oltre Gottardo, passava a tutto vapore senza arrestarsi davanti alla Stazione di Lugano, fischiando d' allarme, ed andava a fermarsi all' estremità opposta del piazzale della Stazione stessa, vicino all' Hôtel *Beau-Regard*. In quel mentre, il convoglio ordinario proveniente da Chiasso, che era di alcuni minuti in ritardo, fischiava per entrare in Stazione, e non fu che arrivando al segnale semaforico che il macchinista si accorse che era stato cambiato il segnale da linea aperta in linea chiusa. Dare il segnale d' allarme ed arrestare il convoglio fu l' affare di un' istante.... I due convogli si trovavano a pochi metri di distanza di fronte l' uno all' altro sullo stesso binario!

Fortunatamente il tutto passò colla sola paura di quelli che si trovavano presenti alla Stazione; i passeggieri dei due convogli non seppero che dopo il grave pericolo corso.

A quanto ci vien assicurato, pare che al convoglio diretto, proveniente da Bellinzona, siasi guastato il freno automatico Hardy, per cui non potè essere arrestato coi freni ordinari, messi tardi in opera, di fronte al fabbricato passeggeri, come al solito.

Notizie Diverse

Onori al ministro Genala — All' on. Genala è stata presentata dagli impiegati del Ministero dei lavori pubblici una pergamena chiusa in un' elegante cornice di ebano. La pergamena reca il seguente indirizzo:

« Quando all' annunzio della tremenda catastrofe di Casamicciola voi con spontaneo slancio di patriottismo accorreste sul luogo del disastro, per alleviare col consiglio e coll' opera il danno di tanta sventura — noi v' accompagnammo coi più fervidi voti, e prendemmo viva parte all' angoscia di quei momenti supremi.

« Oggi, che tornaste tra noi dall' isola sventurata, dove deste tante prove di sacrifizio, d'abnegazione e di fermezza, superbi di avervi a nostro capo vi salutiamo commossi; e facciamo voti per la vostra prosperità, onde l' Italia possa per lungo tempo ancora giovarsi della vostra mente e del vostro cuore ».

– L' *Unione Monarchica Senese* ha inviato al ministro Genala un indirizzo, in cui si ricorda il tempo passato dal Ministro a Siena per compiere in quell' Ateneo i suoi studii; si rende omaggio allo zelo e al patriottismo mostrato dall' on. Genala a Casamicciola; e si fanno voti, perchè il Ministro ritorni per qualche giorno a visitare Siena.

Le nuove costruzioni ad Ischia — L'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione composta del comm. Giordano, ispettore delle miniere, presidente, e degli ingegneri Comotto e Malvezzi con l' incarico di recarsi all' isola d' Ischia, per studiare sul luogo il problema delle nuove costruzioni e dei restauri alle antiche danneggiate dal recente terremoto.

La Commissione deve specialmente studiare le misure e i provvedimenti proibitivi a prendersi per evitare possibili danni derivanti da un fortuito ripetersi dalle scosse di terremoto.

Freno automatico — Leggesi nell' *Opinione:*

Trovasi in Roma il professore di fisica Gerolamo de Franchis, il quale, dopo molti anni di studii, ha presentato al Governo un freno automatico. I vantaggi che presenterebbe il nuovo meccanismo sono assai numerosi; essi risguardano uno o due treni, sulla stessa o su due linee, nella medesima o in opposta direzione, con linee sane o guaste e si avrebbero, come indica il nome, indipendentemente dall' azione del personale di guardia.

Il de Franchis è già noto come abile sperimentatore, avendo inventato, nel 1880, l' elettro-fotometro. Il freno da lui presentato sarà posto in esperimento ed ognuno ne apprezza l' importanza, che avrebbe, se i vantaggi che da esso si annunziano, si dimostrassero certi.

Sappiamo che il Governo si è mostrato assai bene disposto verso il professore De Franchis.

Treno-lampo — Le trattative riguardanti un *treno-lampo*, di cui già abbiamo fatto cenno, da Parigi a Pietroburgo per Magonza e Berlino, sono talmente progredite, che si ritiene sarà fra breve attivato.

Ufficii telegrafici — L' 8 corrente in Pont Saint Martin (provincia di Torino); il 9 in Flumini Maggiore (prov. di Cagliari); il 10 nella Stazione ferroviaria di Albano di Lucania (prov. di Potenza); l' 11 all' Ospizio del piccolo S. Bernardo (prov. di Torino); il 12 a Misterbianco (prov. di Catania); il 13 ad Alfedena (prov. di Aquila), sono stati aperti Ufficii telegrafici al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno.

Il consumo di combustibile nelle locomotive. — Sulla linea da Saint Jean de Maurienne sono state eseguite delle esperienze circa il consumo di combustibile nelle locomotive. Questa linea, lunga m. 27,900, presenta una pendenza continua variante dal 10 al 30 per mille, circostanza questa che rende più facile il calcolo del lavoro effettuato. Vi sono anche molte curve di piccolo diametro, ma non ne è stato tenuto conto. La velocità di corsa era di km. 26 all'ora, e la resistenza in piano di kg. 4.3 per tonn. secondo le formule in uso sulla rete di Lione. Come combustibile si impiegarono mattonelle d'Anzin, che contengono 1 0[0 d'acqua e lasciano il 6 90 di cenere.

La produzione di vapore è stata di kg. 8.03 per ogni chilogramma di combustibile, ed il consumo di questo e di vapore secco è stato rispettivamente di kg. 1,46 e 11.72 per ora e per cavallo-vapore sviluppato alla corona delle ruote motrici. Se si fosse tenuto conto delle resistenze

della macchina, il consumo sarebbe stato tra kg. 1.20 e 1.30 per ora e per cavallo indicato.

Tale notevole economia deve attribuirsi al buono stato di mantenimento delle macchine ed alla grande velocità di corsa degli stantuffi; infatti le macchine industriali senza condensazione ed a marcia lenta consumano ordinariamente da 2 a 3 kg., e talvolta anche di più, di combustibile per ora e cavallo.

Segue da tutto ciò che, finchè le condizioni attuali dell'impiego del vapore non sieno modificate, poca economia si potrà ottenere da eventuali modificazioni delle locomotive, la più importante delle quali sarebbe quella che permettesse di riscaldare col vapore esausto l'acqua d'alimentazione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana tra i valori ferroviarii il solo titolo, che emerse, sia per attività di scambi, sia per fermezza ed elevatezza dei corsi, è stata l'azione della Società delle Meridionali, la quale venne spinta da 496 a 500.

Per rispetto agli altri valori ferroviarii, Azioni e Obbligazioni, il mercato si tenne affatto inerte, e perciò rimasero nominali i corsi di essi.

CONVOCAZIONI

Banca popolare di Napoli — Il 23 settembre assemblea generale straordinaria in Napoli, sede sociale, per modifiche allo statuto sociale.

Società delle Cartiere meridionali — Assemblea generale ordinaria il 26 settembre in Napoli, sede sociale, per relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1882-1883; relazione dei sindaci; approvazione del bilancio; nomina del Consiglio d'amministrazione, di tre sindaci e due sindaci supplenti.

Società industriale Zoldana — Il 30 settembre assemblea generale ordinaria in Zoldo, sede sociale, per: lettura della relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; nomina di tre consiglieri e dei sindaci.

Banca popolare di Lugo — Il 30 settembre assemblea generale in Lugo, sede sociale, per la nomina di due funzionari onorari pei servizi di direzione e di cassa. Occorrendo, 2ª convocazione 7 ottobre.

Banca operaia cooperativa di Lecce. — Assemblea generale il 9 ottobre in Lecce, sede sociale, per riconoscere ed approvare versamenti e sottoscrizioni, discutere lo statuto, nominare il Consiglio d'amministrazione, il Comitato di sconto, i sindaci e gli arbitri.

Società vetraria veneto-trentina — Assemblea generale ordinaria il 10 ottobre in Milano, sede sociale per: relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori; approvazione del bilancio; fissazione del dividendo e relative modalità di pagamento; nomina di quattro consiglieri; eventuale nomina di un sindaco; estrazione di 25 obbligazioni sociali destinate ad essere rimborsate.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Sestri Ponente. (21 sett.). — Opere e provviste occorrenti per la costruzione di un pubblico ammazzatoio, da compiersi entro un anno. Importo L. 40,500. Dep. provv. L. 4,500. Fat. 8 ottobre.

Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino. (22 settembre. Esp. def.). — Provvista di kg. 9000 ferro in verghe diverse. Importo ridotto a L. 3751.31. Consegna entro giorni 40. Dep. L. 500.

Idem. (22 sett. Esp. def.) — Provvista di kg. 9000 ferro in verghe diverse. Importo ridotto L. 3739.38. Consegna entro giorni 40. Dep. L. 500.

Municipio di Portomaggiore. (Fat. 22 sett.). — Costruzione di un edificio scolastico. Importo ridotto L. 50,325.40.

Consorzio stradale Apice San Nazzaro Calvi-San Giorgio la Montagna. Prov. e Circ. di Benevento. (23 sett.). — Opere di costruzione relative all'apertura e regolare sistemazione della strada consortile di Apice alla provinciale delle Puglie della lunghezza m. 7730, da compiersi entro 8 anni. Importo L. 135,290. Dep. provv. L. 4000; def. L. 10,000. Fat. 9 ottobre.

Municipio di Pizzighettone. (23 sett. Esp. def.). — Ricostruzione di un muraglione lungo l'Adda. Importo ridotto a L. 32,000.

Direzione del Genio militare di Venezia. (25 sett. Esp. def.) — Lavori di spianamento sull'altura detta il Castello presso Pieve di Cadore, prov. di Belluno, da eseguirsi entro 100 giorni. Importo ridotto a L. 67,378.77.

Municipio di Terracina. (Fat. 27 sett.). — Costruzione di una nuova caserma. Importo ridotto a L. 30,825.70.

Genio militare di Foligno. (27 sett. Esp. def.). — Sistemazione della piazza d'armi. Importo ridotto a L. 10,000.

Direzione d'artiglieria dell'arsenale di costruzione in Torino. (27 sett. Esp. def.) — Provvista di kg. 10920 di ferro in verghe diverse. Importo ridotto a L. 3,752.79. Dep. L. 600 Consegna entro giorni 40.

Prefettura di Catanzaro. (29 sett.). — Lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria di Guardavalle, compresa fra la sezione 518 del progetto della strada provinciale di 2ª serie Chiaravalle Guardavalle, nella contrada Mastro Antonio ed il doppio casello della strada ferrata nella marina di Vinciarello, lunghezza m. 9007.36. Importo L. 153,019. Deposito provv. L. 6700; def. L. 13,500. Fatali a giorni 15. Lavori da compiersi entro 2 anni.

Municipio di Venezia. (29 sett.) — Lavori stradali e murali per l'ampliamento e la sistemazione del mercato del pesce a Rialto, da compiersi entro tre mesi. Importo L. 77,000. Dep. L. 7,700. Fatali 17 ottobre.

Prefettura di Campobasso. (29 sett. Esp. def.) — Lavori di di ordinaria manutenzione della strada provinciale Riva destra Crati, 1.o tronco, da Taverna Caracciolo al Monte Mucone, lunga m. 8,650, per la durata di sei anni. Importo ridotto a L. 7,210.62. Dep. prov. L. 1800; def. eguale alla metà del canone annuo.

Appalti deliberati.

Municipio di Pozzuoli. (2 settembre). — L'appalto per i lavori di costruzione di un edificio scolastico fu definitivamente aggiudicato ai signori Testa Procolo e Spina Scipione domiciliati a Pozzuoli, per L. 103,656.73.

Genio militare di Spezia (3 sett.). — L'appalto per la costruzione di due nuove sale per le riunioni e per lo studio unico alla R. Accademia navale in Livorno, dell'importo di L. 121,445.63, fu definitivamente aggiudicato al sig. Pietro Cerrai, domiciliato a Livorno, col ribasso di L. 8,78 0[0.

Municipio di Popoli. (3 sett.). — L'appalto per conduttura d'acqua potabile e costruzione di fontane in Popoli, fu definitivamente aggiudicato all'ing. Pignocchi, domiciliato ad Ancona, per L. 57,542.68.

Genio militare di Venezia. (6 sett.). — L'appalto per i lavori di spianamento sull'altura detta il Colle del Vaccher in Tai, comune di Piave di Cadore, fu definitivamente aggiudicato all'ing. Coletti Daniele, domiciliato a Tai di Cadore, per L. 177,650.

Deputazione provinciale di Ascoli Piceno. (12 sett.). — L'appalto per lavori di correzione del tronco della strada Urbsalviense, compreso fra Amandola e il confine Sarnacco, primo tronco fino all'imbocco della strada obbligatoria Monsanmartino, dell'importo ridotto a L. 43,796.81, fu definitivamente aggiudicato al sig. Biagio Belli, domiciliato ad Amandola col ribasso di L. 0.70 0[0.

Deliberazioni provvisorie.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli. (10 sett.). — L'appalto per lavori di bonificamento al Lago Maremorto in provincia di Napoli, importo L. 553,640, andò deserto al Ministero ed alla Prefettura.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l'accollo di Case Cantoniere da costruirsi sulle linee

GROSSETO-CECINA E CECINA-PISA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di 44 Case Cantoniere sulla linea Grosseto-Cecina e di 39 sulla linea Cecina-Pisa, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

L'accollo è diviso nei lotti descritti nel seguente prospetto:

LINEA	Numero del Lotto	Quantita' delle case da costruirsi	Posizione chilometr.
Grosseto Cecina	1.°	6	188,654 189,518 192,421 193,733 196,896 199,530
idem	2.°	6	199,935 202,967 205,456 207,204 209,795 213,164
idem	3.°	5	214,887 216,542 217,755 220,499 221,571
idem	4°.	6	223,619 226,337 228,876 229,594 232,500 233,309
idem	5.°	5	238,097 240,024 241,116 243,433 244,857

LINEA	Numero del Lotto	Quantita' delle case da costruirsi	Posizione chilometr.
Grosseto Cecina	6.°	5	247,871 249,464 254,290 257,029 259,228
idem	7.°	5	260,730 263,690 266,182 268,232 271,044
idem	8.°	6	273,979 275,217 277,360 278,238 279,067 280,748
Cecina-Pisa	9.°	5	283,101 283,768 284,394 286,289 285,949
idem	10.°	5	287,870 288,682 291,544 292,692 293,794
idem	11.°	6	295,525 296,535

LINEA	Numero del Lotto	Quantita' delle case da costruirsi	Posizione chilometr.
Cecina-Pisa	11.°	6	297,716 299,099 300,568 303,339
idem	12.°	6	306,005.50 307,769 309,966 310,532 313,000 313,469
idem	13.°	6	315,663 316,427 317,702 318,239 319,189 321,026
idem	14.°	5	321,762 322,595 323,028 323,431 324,450
idem	15.°	6	325,271 325,770 326,874 328,715 329,480 330,046

Il Capitolato di appalto e serie dei prezzi unitari registrato a Firenze il 3 settembre 1883 al N. 3730 ed al quale è unita una tavola di disegni, sono visibili nell'Ufficio dell'Ing. Ispettor Capo della 1ª Sezione posto al 2° piano del Palazzo già dell'Esposizione a Porta a Prato in Firenze.

Ogni concorrente contemporaneamente alla sua offerta in carta da bollo da L. 1.20, nella quale saranno richiamati gli estremi di registrazione dei documenti di accollo suaccennati, dovrà depositare nella Cassa Centrale in Firenze una cauzione di L. 500 per ogni Casa Cantoniera compresa nel lotto al quale intende concorrere, ovvero l'equivalente in cedola al Portatore di Rendita Italiana al corso del giorno in cui si effettuerà il deposito.

Per ogni lotto dovranno farsi separate offerte, per cui quelle cumulative, presentate per più di un lotto o per tutti i lotti insieme, saranno ritenute come nulle.

Dette offerte dovranno essere inviate non più tardi delle ore 12 meridiane del 24 corr. alla Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane in Firenze, Piazza dell'Unità Italiana N. 7 ed in busta sigillata, sulla quale oltre il nome del concorrente dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo del. . . . Lotto di Case Cantoniere da costruirsi sulla linea . . . . .

Insieme all'offerta quei concorrenti che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell'Amministrazione, dovranno trasmettere un certificato di un Ispettore od Ingegnere Capo del Genio Civile o Militare o di un Ingegnere Capo di una Amministrazione Ferroviaria, in data non più lontana di mesi sei da quella del presente avviso, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand' anche non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'apertura delle offerte, alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione Generale, il giorno 25 corrente ad ore 2 pomeridiane.

Firenze, 7 settembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **1,053,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli ed in guide e ritagli di guide . . . . » **3,317,400** »
GHISA vecchia da rifondere . . » **648,800** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio — quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **9 Ottobre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 settembre 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA -- FIRENZE

CAPITALE: *Nominale L. 200,000,000 — Versato L. 190,000,000.*

Si prevengono i signori Azionisti che col 1.o ottobre prossimo, presso l'Ufficio centrale dei Titoli, alla Sede dell'Amministrazione in Firenze, si cambieranno in titoli definitivi i Certificati Interinali di Azioni dell'Emissione 1881.

La numerazione e la divisione dei titoli definitivi corrisponderà esattamente a quella dei Certificati Interinali presentati al cambio.

Firenze, li 14 Settembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XVI — Mercoledì 26 Settembre 1883. — Num. 39

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la line
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

I GRANDI TUNNELS ALPINI

ED IL CALORE SOTTERRANEO

L'ingegnere E. De Stockalper, già capo del servizio alla testa nord del *tunnel* del Gottardo, ha pubblicato un importante lavoro dal titolo: « I grandi tunnels alpini ed il calore sotterraneo » del quale ci venne gentilmente inviato un esemplare. L'autore dopo di essersi fatto conoscere con scritti lodatissimi concernenti il traforo delle Alpi, è stato uno dei principali collaboratori di L. Favre nel *tunnel* del Gottardo. Ha quindi acquistato una competenza ed una autorità incontestabili nella materia che tratta la sua nuova memoria. Egli, fino dal 1879, è stato il primo ad emettere l'idea di un traforo del Sempione in linea spezzata. L'approvazione da lui data al progetto che la Compagnia della Svizzera Occidentale e del Sempione ha fatto studiare e che posa sull'istessa base, sarà tenuta nel debito conto nella discussione internazionale che esamina ora i diversi trafori progettati tra il Gottardo ed il Cenisio.

Pubblichiamo le parti del lavoro dell'ingegnere Stockalper più interessanti per i nostri lettori, rimandando gli specialisti alla memoria per le discussioni tecniche che contiene:

Il calore incontrato nei cinque chilometri della parte centrale del *tunnel* del Gottardo ha avuto un effetto disastroso, sia per la salute del personale occupato in quei lavori, sia per il progresso degli stessi lavori, sia infine per il risultato finanziario dell'Impresa. La situazione incominciò ad apparir grave, quando la temperatura raggiunse 29 centigradi. Essa peggiorò con una progressione spaventevole fino al centro del *tunnel*, dove la temperatura della roccia elevossi a 31°.

Il dottore Stapff, ingegnere geologo della Compagnia del Gottardo, aveva predetto nel 1877, cioè tre anni prima, con un'esattezza sorprendente, che si sarebbe avuta tale temperatura. Ma se potevasi prevedere il grado di calore da raggiungersi, si era lungi dall'apprezzarne i terribili effetti Non fu che due anni dopo che si potè misurarne l'importanza e che il dottor Stapff, generalizzando le sue osservazioni, pubblicò nel 1879-80 nella *Rivista internazionale delle miniere* una notevole memoria, intitolata: *Studio della influenza del calore interno della terra — nella possibilità di costruire tunnels nelle alte montagne.*

Appoggiandosi all'autorità di Dubois-Raymond, il celebre fisiologo di Berlino, il sig. Stapff conchiuse che in luogo dove l'aria è satura di umidità, come un *tunnel* alpino, il lavoro diventa quasi impossibile, quando la temperatura tocca i 40° centigradi.

Prendendo il Sempione quale esempio, egli prediceva, per il progetto allora presentato dalla Compagnia del Sempione, una temperatura della roccia di 46°,9.

Chiamato dalla mia posizione a seguire passo passo il progresso dei lavori del *tunnel* del Gottardo, fui, come il sig. Stapff, testimonio quotidiano degli sforzi inauditi di tutto un cantiere che, nell'ultimo periodo del traforo, soccombeva, per così dire, nel lavoro, e non era sostenuto nel suo coraggio e nella sua abnegazione che dall'ardente desiderio di giungere al coronamento dell'opera, il traforo del *tunnel*, e dalla speranza di migliori condizioni che ne sarebbero il risultato.

Acquistai la convinzione che il calore sotterraneo esercitava un'influenza fin quì sconosciuta, e che bisognava ormai considerare nello studio dei nuovi trafori alpini. Sotto l'impressione delle idee del sig. Stapff, feci per il Sempione un nuovo progetto di *tunnel*, che accompagnai con una nota manoscritta intitolata: *Il tunnel del Sempione — nuovo progetto in considerazione della temperatura e della ventilazione* Comunicai questo lavoro nel gennaio 1880 alla Compagnia del Sempione e ad alcuni ingegneri, cui interessava la questione.

Dicevo in quella memoria che le condizioni del lavoro erano suscettibili d'un sensibile miglioramento con mezzi artificiali, come la circolazione d'acqua fredda, l'introduzione di ghiaccio e di miscugli frigorifici, il raffreddamento dei cantieri con aria compressa ad alta pressione, la surrogazione delle lampade dei minatori coll'illuminazione elettrica, la sostituzione in tutto il *tunnel* della trazione colla locomotiva ad aria compressa alla trazione con cavalli, la soppressione della escavazione a mano per surrogarla colla perforazione meccanica; in una parola surrogazione, per

quanto è possibile, del lavoro meccanico al lavoro manuale ecc. ecc.; che nondimeno tutti questi mezzi riuniti non apporterebbero un rimedio radicale, che questo rimedio doveva piuttosto cercarsi nella scelta del tracciato, tenendo conto della temperatura probabile, come di un fattore della più alta importanza.

Proponevo adunque, per il Sempione, l'abbandono del progetto del *tunnel*, ammesso allora, che penetrava in pieno sotto il masso del Monte Leone, per sostituirgli un tracciato portato più all'ovest, avvicinandosi alla valle del Krumbach e passando sotto il colle, relativamente basso, del Sempione. Questo *tunnel* era tracciato in linea spezzata e permetteva lo stabilimento di pozzi per facilitare la ventilazione.

É un'idea somigliante, il cui tratto principale consiste nel portare il *tunnel* all'est del Monte Leone, sotto la valle di Cherasca, che è stata studiata e adottata dalla Compagnia della Svizzera occidentale e del Sempione, nel suo recente progetto della traversata del Sempione, redatto nel 1881-82 da Meyer, suo ingegnere-capo.

Questo ingegnere arreca al tracciato importanti modificazioni, spezzando il *tunnel* in modo da collocarlo nelle migliori condizioni possibili relativamente alla temperatura e da permettere lo stabilimento di due pozzi per assicurare la ventilazione.

Se siamo felici di constatare che lo studio del calore sotterraneo ha condotto i difensori del Sempione, a modificare i loro primitivi tracciati, per rendere possibile la esecuzione di questa linea, dobbiamo per contro constatare che i promotori del passaggio per il Monte Bianco sembra che ignorino, nelle loro pubblicazioni, l'influenza di questo fenomeno, influenza che è di natura da compromettere in modo assoluto la soluzione che si propongono.

Esporremo i fatti e le considerazioni che giustificano questa asserzione.

I. Effetti della Temperatura Sotterranea.

All'infuori dell'esercizio delle miniere, le cui condizioni sono molto differenti dai progetti dei quali ci occupiamo, non sonvi altri punti di paragone che i *tunnels* del Moncenisio e del San Gottardo.

Al Moncenisio la temperatura ha raggiunto la cifra massima di 29° 5 centigradi, ma la temperatura di 29° e più, non vi fu che per la lunghezza di 500 metri, nella parte centrale del *tunnel.* Gli inconvenienti che ne risultarono non avevano avuto il tempo di prendere un carattere allarmante e non avevano colpito la pubblica opinione. Così senza apprensione a questo riguardo, si intraprendevano i lavori del San Gottardo.

Frattanto troviamo oggi in un interessante studio del dottor Giaccone *Le gallerie sotterranee e le malattie dei minatori* delle prove che al Moncenisio le condizioni atmosferiche e termiche cominciavano ad esercitare un'influenza funesta. Il dottor Giaccone occupava durante i tre ultimi anni del traforo del Cenisio, il posto di medico del cantiere nord; ha avuto in seguito le medesime funzioni al cantiere sud del *tunnel* del Gottardo per tutta la durata dei lavori. Le informazioni non possono venire da una fonte migliore.

« Ai lavori del Fréjus (Moncenisio), egli dice, l'anemia fece realmente un gran numero di vittime, quantunque essa fosse molto lontana dall'avere le proporzioni osservate al Gottardo La cosa passò allora inosservata, probabilmente perchè la fine dei lavori venne a coincidere con un momento di grandi torbidi politici, ove l'attenzione pubblica era tutta attirata dagli avvenimenti straordinarii della guerra franco-germanica. »

Le osservazioni relative al Moncenisio confermano adunque il fatto, d'altronde ben constatato al Gottardo, che gli effetti della temperatura diventano inquietanti dal momento in cui la temperatura della roccia raggiunge 29 centigradi. Ma da allora la situazione si aggrava rapidamente col più piccolo aumento di calore. Ed è facile di capirlo. Tutti sanno per esperienza propria che nei nostri climi troviamo grande calore quando è a 28 e a 32 lo troviamo opprimente. La ragione è che il menomo calore superiore al calore normale, al quale il nostro corpo è abituato, arreca delle profonde perturbazioni nelle funzioni fisiologiche del nostro organismo e si traduce in una impressione penosa. « È la gocciola che fa traboccare il vaso » dice il dottor Giaccone.

Al *tunnel* del San Gottardo, lungo 15,000 metri, la temperatura della roccia di 29 centigradi si è riscontrata:

dal lato sud, a 4,500 metri dalla testa, nel gennaio 1878;
id. nord, a 5,500 id. id. nel maggio id.

Da questi punti la temperatura ha progredito gradatamente fino al centro del *tunnel* ove la roccia aveva una temperatura di 31° al momento del traforo della galleria, effettuato il 29 gennaio 1880. Adunque nei cinque kilom. del centro del *tunnel* del Gottardo, la temperatura fu superiore alla temperatura massima del Moncenisio.

Al calore della roccia vengono ad unirsi altre cause che aumentano la temperatura dell'aria che si trova nei cantieri del lavoro. Queste diverse cause sono: la riunione, in uno spazio relativamente ristretto, degli operai che lavorano, la combustione delle lampade da minatore, l'esplosione delle mine. Nei casi più sfavorevoli, queste differenti cause hanno prodotto un aumento di temperatura che ha elevato la temperatura dell'aria di 4 gradi sulla temperatura della roccia, di guisa che la temperatura massima accidentalmente osservata raggiunse 35°. Ma generalmente l'aumento della temperatura, secondo le osservazioni del sig. Stapff, non è stato in media che di 1,5 durante i lavori di spazzamento della galleria d'avanzamento, lavori da farsi immediatamente dopo l'esplosione delle mine. Di modo che il *maximum* della temperatura sotto la quale i lavori dovevano regolarmente compiersi, raggiunse la cifra di 32,5.

Questo calore ebbe per prima influenza perniciosa sullo stato atmosferico del *tunnel*, quella di saturare l'aria di umidità, trasformando in vapore tutto lo stillicidio dell'acqua, tutta l'umidità della roccia. Le osservazioni del dottor Stapff permettono di constatare che i vapori acquei contenuti nell'atmosfera del *tunnel* erano da sei a nove volte quelli osservati negli stessi giorni nell'atmosfera esterna.

Un secondo effetto dannoso del calore sull'atmosfera del *tunnel* è quello di rarefare sensibilmente l'aria atmosferica. In tali condizioni climateriche inerenti alla costruzione di un tunnel alpino, si capisce facilmente che non solo il lavoro, ma la stessa esistenza diventa difficile. Ora analizzeremo l'influenza che queste condizioni hanno esercitato:

a) Sulla salute degli operai;
b) Sul progresso e sul costo dei lavori.

A. *Influenza sulla salute degli operai.*

Le conseguenze perniciose che si manifestarono al Gottardo e che avevano preso il grave carattere d'una vera epidemia, hanno attirato, e con ragione, l'attenzione degli uomini pratici ed anche dei Governi che patrocinavano l'Impresa. Non possiamo far di meglio che lasciare qui la parola alle differenti persone che hanno avuto la missione di occuparsi specialmente di questa dolorosa situazione.

Il sig Stapff così riassume gli effetti fisiologici da lui osservati: « La congestione, l'oppressione, una respirazione breve e rapida, la traspirazione di tutto il corpo, che bagna gli abiti di un sudore caldo e che diventa insopportabile coll'evaporazione, un gran malessere, dei leggeri svenimenti, l'indifferenza, dei movimenti pesanti e senza elasticità, tali sono i fenomeni osservati.....

Il viso gonfiato s'imporpora... La secrezione dell'orina diminuisce sensibilmente, questa è molto scura e torbida. La costipazione si manifesta; l'appetito diminuisce... Come seguito ulteriore del lavoro nel tunnel, convien citare il dimagrimento, una tinta pallida, i reumatismi, i catarri ostinati, le diarree, ecc. ecc. ».

Quindi il sig. Stapff constata, con numerose osservazioni, che la temperatura del corpo aumenta in una proporzione determinata colla temperatura del tunnel, e collo sforzo che si sviluppa per il lavoro.

Senza fermarci a queste saggie ed interessanti deduzioni, ci limitiamo a notare il fatto che il sig. Stapff ha osservato su sè stesso, che all'esterno del tunnel la sua temperatura propria essendo di 36°.58, e il numero delle pulsazioni per minuto di 88, il suo calore proprio si è elevato

nel tunnel a 38°,5 e il numero delle pulsazioni per minuto a 123, mentre il tunnel non aveva ancora che la temperatura di 30°, ed il lavoro corporale fatto dal sig. Stapff non era che quello risultante dal cammino nel tunnel.

All'uscire dal tunnel si provava un senso di freddo, una sensazione analoga a quella che si prova uscendo da un bagno caldo: « Durante il tempo in cui si è soggetti a questo freddo relativo, dice il sig. Stapff, non ci sentiamo indisposti, ma affaticati; si prova una sete ardente e una inappetenza quasi complete; il polso diventa debolissimo, e spesso appena sensibile, mentre la frequenza ne è presto al disopra, e presto al disotto della normale ». Il sig. Stapff considera questi ultimi effetti come un sintomo di spossatezza.

Nel marzo del 1880, cioè un mese dopo il traforo del tunnel, il Consiglio federale svizzero delegò per i cantieri il dottore Sonderegger, vice presidente della Commissione sanitaria svizzera, colla missione di fare un'inchiesta sullo stato sanitario degli operai, stato che incominciava a commuovere la pubblica opinione.

Togliamo dalla relazione ufficiale, che fece il dottor Sonderegger, le linee seguenti:

« Entrando nell' atmosfera calda e umida del tunnel, si manifesta una traspirazione abbondante, che passa gli abiti e li rende a lungo andare insopportabili, perciò i minatori lavorano nudi, e gli ingegneri sono in costume leggerissimo.

Un robusto impiegato mi ha affermato ch' egli contava ordinariamente nel tunnel le sue pulsazioni a 150 per minuto e sentiva dei dolorosi battiti di cuore.

In generale gli operai si lagnano per la grande spossatezza; alcuni dicono che le loro membra sono quasi rotte. In quell'aria umidissima, la traspirazione quasi si evapora, la sete diventa inestinguibile, e gli operai bevono piuttosto per rinfrescarsi che per dissetarsi, l'acqua fresca introdotta nel tunnel per tale scopo.

L'effetto dell' atmosfera calda e umida colpisce generalmente gli organi della digestione. Nel tunnel, come sotto i tropici, l'appetito scompare. Manifestasi una grande predisposizione ai catarri dello stomaco e degli intestini; vi è la tendenza ad uno stato gastrico bilioso.

Gli operai nuovi sono quelli che soffrono di più, e i cavalli che numerosi impiegansi, soccombono in gran quantità. In essi notasi pure una grande spossatezza e la mancanza d'appetito.

È perciò che il lavoro prolungato nel tunnel dà agli uomini un aspetto particolare. Essi diventano pallidi e magri... »

Alla stessa epoca due professori di Torino, i signori Concato e Perroncito, avevano constatato in operai del tunnel del Gottardo, che morirono di anemia all' ospedale di Torino, la presenza di piccoli vermi intestinali, conosciuti col nome di *anchilostomi duodenali*, osservati già nei paesi caldi e che sono endemici in Egitto.

Essi attribuirono alla presenza di questo parassita l'anemia che infuriava al Gottardo.

Questa opinione non fu divisa da due loro colleghi, i professori Bozzolo e Pagliani, che si portarono ad Airolo e constatarono realmente la presenza di numerosi anchilostomi in un gran numero di operai del tunnel, ma dichiararono che, a loro avviso, la malattia da cui erano generalmente colpiti gli operai del tunnel, non era nuova, ma quella conosciuta da lungo tempo sotto il nome di *anemia dei minatori*; che l'anchilostoma doveva essere considerato come una complicazione di essa, ma non come la sua causa prima.

Ed a tal modo di vedere si accosta il dottor Sonderegger. Egli, su questo proposito, disse nel suo rapporto:

« Questa malattia esiste certamente, e se ne constatano molti casi. Il viso, già pallido, diventa livido e prende un colore giallastro; le orecchie sono alcune volte d'una bianchezza cadaverica. Il polso è debole ed accelerato. Si sente un forte rumore nelle arterie e nelle vene. Gli ammalati hanno la tendenza a svenire, con assenza di polso; sono sonnolenti, senza dormire bene, magri, raramente tumidi, qualche volta coi piedi gonfi. La respirazione è accelerata e superficiale. Alla più piccola salita si perde il respiro, e viene la palpitazione di cuore. La milza è spesso ingrandita; poco appetito e frequentemente diarrea ».

Tuttavia il dottor Sonderegger stabilisce anche, con differenti osservazioni, che la presenza del parassita non può spiegare la generalità della malattia dominante, e ch' essa dev'essere considerata come una complicazione dell'anemia.

Inoltre nell'anemia il dottor Sonderegger constata che:

1° l'infiammazione degli organi della respirazione,

2° i catarri degli organi della digestione, stomaco e intestini con diarree spossanti,

3° il tifo, quantunque benigno,

prendono un' estensione che non è punto da trascurare.

Il dott. H. C. Lombard, in una memoria comunicata alla Società di fisica e di storia naturale di Ginevra, conferma le asserzioni dei dottori Bozzolo, Pagliani e Sonderegger.

« In definitiva, egli dice, ben lungi dall'attribuire a una causa occulta e che non è in alcun modo dimostrata, la malattia in discorso, ammetto ch' essa sia semplicemente l'*anemia dei minatori*, della quale è facile comprendere lo sviluppo, sotto l' influenza di un lavoro faticoso, in una atmosfera più o meno impura, assai carica di umidità, la cui temperatura è elevatissima e l' oscurità più o meno completa ».

Ma fra tutte le testimonianze, si deve dare maggior peso a quella del dott. Giaccone, che, con uno zelo e una abnegazione incessanti, ha consacrato 12 anni della sua vita alla cura degli operai dei due più grandi *tunnels* finora costruiti.

In uno studio completo, dettato, con sollecitudine, per gli operai dei grandi *tunnels*, dei quali egli ha investigato a fondo ed i mali e le miserie, attira l' attenzione degli specialisti e dei Governi sui lavori futuri, studia le cause del male e i mezzi per apportarvi un riparo.

Lasciamo all'esame degli specialisti lo studio della questione, sulla quale i differenti medici, di cui parlammo, sembrano differire di opinione, cioè, se il parassita è la causa principale dell'anemia o se non ne è che una complicazione.

Dal punto di vista che ci occupa, ci limitiamo ad affermare che la causa delle due malattie fu la stessa: il calore. Invero, risulta dalle dichiarazioni dei due medici del *tunnel* del Gottardo, che l'anemia non ha incominciato ad estendersi dal lato sud che dalla fine del 1878, e dal lato nord dalla fine del 1879, cioè al momento in cui la temperatura del *tunnel* raggiungeva 30°. E vi si lavorava da sei anni, nelle stesse condizioni igieniche; niente era cambiato, salvo l'aumento del calore e con esso l'aumento dell'umidità.

Il calore sotterraneo è dunque evidentemente la causa principale dello sviluppo sia dell'anemia, sia del male causato dalla presenza del parassita, chiamato inesattamente la *clorosi egiziana*, o l'*ipoemia intertropicale*.

Effetti della temperatura sui cavalli. L' effetto del calore sulle bestie da tiro, cioè cavalli e muli, fu più pernicioso ancora che sugli uomini.

Negli ultimi mesi che precedettero il traforo, il cantiere nord del *tunnel* ed il cantiere sud, perdevano in media ciascuno dieci cavalli al mese, che cadevano fulminati da congestioni polmonari.

Le cure più minute fatte dietro consiglio di distinti medici veterinarii, la riduzione del lavoro giornaliero ad un lavoro derisorio, la scelta dei migliori cavalli giovani e vigorosi, non apportò rimedio a questa situazione fino al traforo della galleria.

Evidentemente per i cavalli, le condizioni di calore incontrate, avevano passato il limite che la loro condizione loro permette di sopportare.

B. *Influenza sul progresso e sul costo dei lavori.*

Dopo la precedente esposizione delle condizioni nelle quali doveva eseguirsi il lavoro, per i cinque chilometri della parte centrale del *tunnel*, è facile comprendere come quel lavoro doveva essere penoso e costoso.

Invero che dovevano e che potevano produrre degli uomini, in uno stato costante di febbre artificiale, il cui numero di pulsazioni era di 140 a 150 per minuto, e il cui calore corporale si elevava fino a 40°?

Così gli operai non poterono più sopportare un lavoro quotidiano; non lavoravano che due giorni su tre. I salari giornalieri dovettero essere perciò aumentati del 25 0[0], mentre il numero delle ore effettive di lavoro al giorno

veniva ridotto da 7 a 5 solamente, durante le quali ancora, l'operaio era paralizzato nella sua energia, impotente nei suoi sforzi. In queste condizioni, il prezzo della mano d'opera fu in generale più che raddoppiato e spesso più che triplicato da quello che era nei primi chilometri del *tunnel*.

Naturalmente queste condizioni traevano seco un ritardo nei lavori, e per conseguenza un aumento notevole di spese generali. Perocchè nello spazio limitato dei cantieri, non si può compensare col numero degli operai il poco lavoro che ciascuno d'essi può produrre. Al prezzo dei più grandi sacrifizi, non potevasi tenere il numero utile degli operai; imperciocchè in media, alla fine di due mesi, essi lasciavano il *tunnel* del Gottardo, per andare a cercare altrove un'atmosfera più sopportabile. (*Continua*).

NUOVE CARROZZE FERROVIARIE

Da un egregio nostro associato, persona assai esperta di ferrovie, riceviamo la seguente lettera che ci fornisce notizie molto interessanti e precise su di un nuovo tipo di vetture per viaggiatori, che si vorrebbe introdurre sulle Ferrovie dell' Alta Italia. Di tale tipo e di una vettura già ultimata, di cui appunto si occupa con molta competenza il nostro corrispondente, avevamo il pensiero di parlare. Noi gli siamo grati di averci preceduti, mentre non dubitiamo che i nostri lettori leggeranno con soddisfazione la bella relazione che ci viene fatta.

Alessandria, 20 settembre 1883

A Lei, egregio sig. Direttore, cui perverranno tante osservazioni sul servizio ferroviario da noi, tanti suggerimenti sugli inevitabili suoi inconvenienti e sui possibili miglioramenti, non dovrà parere strano di ricevere questa volta da un suo assiduo una parola di ammirazione, un elogio sincero per una buona innovazione che accenna ad introdursi sulle ferrovie dell' Alta Italia.

Anzi ascriva pure al desiderio un po' interessato di vedere tosto introdotto un tale miglioramento su vasta scala da tutte le ferrovie italiane, e di non vederlo piuttosto abbandonato, come pur troppo già altre volte si è verificato, allo stato embrionale di esperimento, se credo utile di promuovere un po' di pubblicità al riguardo, valendomi come certo non potrei meglio, del di Lei giornale, autorevolissimo in materia. Giacchè pur troppo quello che a noi manca non è già l' attitudine e la capacità a far bene al pari di qualsiasi altro, ma è la costanza nel proseguire nelle buone intenzioni. Ed a perseverare in queste ho lusinga non siano affatto inefficaci le parole e l' appoggio di chi è specialmente interessato nella cosa: il pubblico, che naturalmente non potrà vedere soddisfatte appieno le sue giuste esigenze, se la sua parte si limita sempre solo a quella di critico e di censore degli inconvenienti, senza additare mai le innovazioni da esso desiderate ed esprimere spassionatamente il suo giudizio su quelle che vengono man mano introducendosi. Premesse queste non inutili dichiarazioni, vengo al fatto.

Trovandomi in una delle scorse sere nella Stazione di Alessandria, mi fu dato di vedere proveniente da Torino e diretta a Genova una carrozza di nuovo modello. La sua eleganza, la novità del tipo, la bontà e copia della sua illuminazione, attrassero tosto la mia attenzione, e ritenendola una vettura-salone riservata unicamente alle persone altolocate, ai *gros-bonnets* della politica e della finanza, non potevo trattenermi dal fare un poco lieto confronto fra le comodità di un viaggio su questa carrozza e la tortura che si prova dovendo restare a lungo rinserrati, ed il più delle volte insaccati, nelle ordinarie carrozze a sistema cosidetto inglese e che io chiamerei piuttosto cellulare.

Queste mie riflessioni non tardarono a modificarsi quando, frammistomi al gruppo di persone che contemplavano quel vagone, appresi come trattavasi, anzichè d'una vettura privilegiata, di una carrozza destinata al pubblico, di un nuovo modello da adottarsi per i lunghi viaggi in luogo delle attuali. E siccome dalla cortesia di una persona di mia conoscenza mi fu concesso di salirvi sopra e di avere così dagli ingegneri che presenziavano quel viaggio di prova delle informazioni al riguardo, così credo bene di parteciparle a Lei pure, e se Ella lo reputerà, ai suoi lettori.

La carrozza ha, a ciascuna testa, un terrazzino scoperto al quale si accede da due scalette laterali. Dai due terrazzini si comunica con un corridoio spazioso, ben rischiarato durante il giorno dalle numerose ed ampie finestre che danno verso la strada e durante la notte da due grandi lampade di stupendo effetto; in questo corridojo, situato su uno dei lati della carrozza e lungo quanto questa, cioè circa 11 metri, sono praticate le porte d'accesso ai compartimenti che sono in numero di 4, isolati gli uni dagli altri, e dei quali tre per sei viaggiatori ed uno a *coupè* per due soli viaggiatori. Un quinto compartimento è destinato per ritirata e toeletta. Questi compartimenti, che al pari del corridoio sono addobbati con molto gusto e dirò pure con eleganza, offrono veramente tutto il confortevole che si può desiderare; l'ambiente è spazioso, i sedili sono comodissimi e convertibili facilmente in letti, ed in ogni compartimento è inoltre disposta una piccola tavoletta mobile a ribalta e nel riquadro contrapposto è collocato uno specchio. Le finestre ampie e ben disposte sono munite di persiane e di tendine equilibrate. Questa carrozza è fatta per costituire i cosidetti treni intercomunicanti, quali sono adottati in America, che cioè permettono al viaggiatore di passare durante il viaggio da una carrozza all' altra. Tutte queste comodità e principalmente la felice disposizione del corridoio, che permette di passeggiare e muoversi, l' introduzione dei terrazzini che, mentre facilitano l'accesso e la sortita del pubblico, offrono agio di meglio ammirare le attrattive artistiche del nostro paesaggio, dànno a questa carrozza un pregio incontestabile e formano il più bello elogio tanto degli ingegneri dell'Alta Italia ai quali si deve interamente il progetto, quanto delle Officine ferroviarie di Torino, presso le quali fu intieramente e con molta perizia costrutta.

Mi fu detto che questa carrozza fu fatta per prova e che dall'esito della medesima si sarebbe deciso circa la costruzione di altre dello stesso tipo, nelle quali si sarebbero poi introdotte altre comodità, come un compartimento per uso di caffè, ecc. — Animo dunque, la via mi pare benissimo tracciata ed il principio molto buono; si introducano pure tutte quelle modificazioni che i *competenti* ravviseranno opportune in seguito alla prova fatta, ma non arrestiamoci ad un primo passo, ora che le difficoltà principali sono superate e che il problema tanto dibattuto del tipo preferibile di carrozze ferroviarie può considerarsi come completamente risolto.

E se Ella, signor Direttore, vorrà colla sua competente autorevolezza aiutare a conseguire questo risultato farà, ritengo, opera benemerita ed avrà diritto alla gratitudine del pubblico che viaggia, (e finora non troppo comodamente) ed alla mia in ispecie.

Mi creda suo devotissimo

X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In questi giorni furono definitivamente concretati a Roma gli accordi fra i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, delle ferrovie dell'Alta Italia e del Municipio di Genova, intorno alle vertenze da lungo tempo pendenti relative al binario di via Carlo Alberto per il

raccordamento della ferrovia col Porto, alla cessione dei magazzini generali a San Teodoro, alla sistemazione di via Milano, alla costruzione dei bacini di carenaggio ed allo impianto dei magazzini generali per le materie infiammabili.

><

Il giornale *Il Popolo Romano*, nell'articolo *Questione vitale* inserito nel numero 258 del 17-18 corr., parlando incidentalmente della linea Novara-Pino, afferma: « che per essa si è veduto raggiungere la spesa di 53 milioni, mentre si era calcolata 25 ».

Se, come pare, l'articolista, intende alludere alle spese di costruzione della linea suddetta, siamo autorizzati a dichiarare nel modo il più formale :

Che le cifre sopracitate, non trovano alcun riscontro nè nei preventivi dei lavori apprestati dalla Direzione tecnica di Arona e regolarmente approvati, nè nelle liquidazioni approssimative che rappresentano molto vicino al vero, il consuntivo della spesa di tutti i lavori alla fine del mese di agosto p. p., consuntivo che discende al disotto di oltre 20 milioni della cifra data dal *Popolo Romano*.

Che le liquidazioni finali, molto inoltrate, danno fondato motivo di ritenere che il preventivo, fatta astrazione dai ribassi d'asta, non verrà superato, o lo sarà di uno o due milioni, dato il caso che la pubblica Amministrazione rimanga soccombente in tutte le controversie insorte colle Imprese.

Anzi, il costo chilometrico della Novara-Pino sarebbe di gran lunga inferiore ad altre linee che, per difficoltà ed importanza di lavori, offrono con questa adeguato paragone e che furono costruite tanto dal Governo quanto da Società private: ne deriverebbe quindi la nota istruttiva, che i lavori fatti presto sono quelli che costano meno.

Indipendentemente dalla lotta per l'esercizio privato o governativo, e soltanto in omaggio alla verità preghiamo i giornali politici che hanno propalata la inesatta notizia a volerla rettificare nel senso suesposto.

><

Abbiamo notizie sull'andamento dei lavori della linea Gallarate-Laveno. Appianate le vertenze insorte fra la pubblica Amministrazione e le Imprese, i lavori tutti sono spinti con la massima alacrità ed omai volgono al loro fine.

Infatti, il tronco Gallarate-Varano, assunto in appalto dalla Impresa Calcaterra-Peregrini, può dirsi ultimato, compreso anche l'armamento, che trovasi già posato su tutta l'estesa sovraindicata.

Nel tronco da Varallo al termine della linea, dato in appalto all'Impresa Luraschi, trovasi compiuta la tratta da Laveno a Besozzo, e nella tratta rimanente non mancano più che il compimento degli escavi nelle trincee di Monteggia e di Malgesso, compimento che per la prima avrà effetto fra un mese circa, e per la seconda verso la metà di novembre p. v.

Ritiensi quindi come certo che l'apertura di questa linea all'esercizio avrà luogo verso la fine del prossimo venturo novembre.

><

Riceviamo da Terni le seguenti informazioni intorno ai lavori di costruzione della ferrovia Terni-Rieti.

I movimenti di terra per la formazione del corpo stradale sono quasi compiuti: le opere d'arte a buon punto e le gallerie sono già ultimate.

Durante lo scorso mese si posarono circa 12 chilometri di armamento e la spesa fatta nel mese stesso per opere e provviste ha rilevato a L. 600,000 circa.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate per l'Alta Italia ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il conto preventivo pell'impianto e riordinamento generale del porto di Savona. Giusta il detto preventivo, i lavori da eseguire richiederanno la spesa di L. 785,000.

><

Sappiamo che l'egregio comm. Giambastiani, direttore tecnico dei lavori di costruzione della ferrovia Novara-Pino ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di trasferire da Arona a Genova l'Ufficio di Direzione della predetta ferrovia, e ciò allo scopo di poter meglio accudire anche allo importante incarico affidatogli degli studi definitivi della nuova linea Genova-Acqui-Asti.

><

La Deputazione provinciale di Salerno ha espresso al Governo del Re il suo vivo desiderio che sia posto mano agli studi di una ferrovia da Ponte Santa Venere a Contursi, la quale sarebbe destinata a mettere in comunicazione la ferrovia Adriatica con la Tirrena.

Nel progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie è già prevista una linea da Candela per Ponte Santa Venere alla ferrovia esistente Eboli-Potenza, ed anzi il primo tronco di essa linea, cioè quello da Candela a Ponte Santa Venere è già in istato di avanzata costruzione. Quanto al rimanente della linea, vari tracciati furono messi in discussione, imperocchè tutti i vari centri di popolazione posti lungo la ferrovia Eboli-Potenza vorrebbero che lo innesto della nuova ferrovia si effettuasse alla rispettiva Stazione.

Per risolvere la questione, l'on. Genala, come già ebbimo occasione di annunziare nel *Monitore*, ha nominato una Commissione tecnica incaricata di esprimere il proprio avviso sul tracciato più conveniente a seguirsi.

Dal canto nostro facciamo voti che la Commissione adempia presto il suo compito, e che con pari sollecitudine seguano le deliberazioni dell'egregio Ministro dei lavori pubblici, onde così si possa in breve dare un principio di esecuzione alla linea importantissima, della quale ci siamo occupati.

><

Sappiamo che l'Ispettore del Genio civile comm. Vincenzo Schioppo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco della ferrovia di 3ª categoria da Sparanise a Gaeta, comune alla direttissima Roma-Napoli, compreso fra Sparanise e Sessa Aurunca.

La lunghezza di questo tronco di ferrovia è di metri 15,600 ed il relativo importo complessivo è preventivato in L. 8,600,000, delle quali 7,870,000 per lavori e provviste comprese in appalto, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale di armamento e di quello fisso per le Stazioni e pei lavori imprevisti.

Nell'andamento planimetrico le curve non hanno raggio minore ai 1000 metri, e nello andamento al

timetrico la pendenza massima adottata è quella del 7 per mille pei tratti allo scoperto e del 5 per mille in galleria.

La maggiore delle gallerie da costruire é quella denominata di Massico, la quale misura la lunghezza di m. 5300.

Le opere d' arte speciali consistono in quattro viadotti, dei quali il più importante ha una lunghezza di 180 metri ed una altezza di m. 30.00, a due ordini.

Lungo il tronco sono progettate due Stazioni, quelle cioè di Sessa Aurunca e di Carinola.

><

Abbiamo poi da Formia che quel Consiglio comunale ha deliberato di far caldi voti al Governo del Re, onde, per gli effetti della legge 5 luglio 1882, sia al più presto data esecuzione, mediante separati appalti, agli studii già compilati per la costruzione del tronco della ferrovia direttissima Roma-Napoli, comune alla linea di 3ª categoria da Sparanise a Gaeta.

><

Ci scrivono da Reggio di Emilia che i lavori di costruzione della ferrovia di 4ª categoria da Parma a Suzzara volgono al loro termine. Sono pressochè compiuti: i movimenti di terra, le opere d'arte, i fabbricati delle Stazioni e le case cantoniere. Manca il collocamento delle travate metalliche a tre ponticelli e restano ancora da posare circa 3 chilometri di armamento. Lo spandimento del primo strato di massicciata è completo e quasi ultimato il secondo. Insomma tutto fa ritenere che anche questa linea di ferrovia potrà in breve essere attivata al pubblico servizio.

><

Il Municipio di Catania si è associato alla deliberazione presa di recente dal Consiglio comunale di Caltagirone per ottenere dal Ministero dei lavori pubblici che siano affrettati gli appalti dei primi due tronchi della ferrovia da Valsavoia a Caltagirone per la quale la provincia ha già deliberato di assumere la quota di contributo a suo carico, in conformità della legge per le nuove costruzioni ferroviarie.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Genova ha nuovamente raccomandato vivamente alla cura di S. E. il Ministro dei lavori pubblici l'importante argomento delle tariffe ferroviarie differenziali.

Il commercio di Genova non ha ancora potuto, che molto scarsamente, profittare della nuova ferrovia per il valico del Gottardo, specialmente per quanto concerne l'importante mercato svizzero.

Questo mercato, per quanto vicino a Genova per percorrenza, viene allontanato in ispecie pei cereali, dalla gravità delle nostre tariffe, per cui il commercio più che la via più breve di Genova, segue quella meno costosa di Marsiglia.

La distanza fra talune piazze svizzere e Genova è minore di centinaia di chilometri in confronto di Marsiglia, e ad onta di ciò si paga più per Genova che per Marsiglia.

Scopo delle istanze della Camera di commercio di Genova è quello di interessare l'on. Genala di occuparsi seriamente della gravissima questione, facendo quanto sta in lui per migliorare le condizioni del nostro porto principale, combattendo efficacemente con opportuni provvedimenti la concorrenza che gli vien fatta da quello di Marsiglia.

><

La Camera di commercio ed arti di Mantova si è associata alle istanze fatte dalla consorella di Cremona al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la istituzione di una corsa diretta nelle ore pomeridiane, da Milano a Mantova per Cremona, la quale consenta alla gente d' affare delle due provincie di andare a Milano e di ritornare nella stessa giornata, lasciando loro tempo sufficiente pel disbrigo degli affari.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito agli altri Ministeri perchè gli sia trasmesso l'elenco delle Amministrazioni, Direzioni, Uffici ecc. provinciali del Regno da essi dipendenti, con la indicazione dell'ordine gerarchico, della qualifica e del grado del personale rispettivo e dei funzionari più elevati in grado autorizzati a rilasciare ed a firmare le richieste per ottenere la riduzione progettata e prossima ad essere attuata pel trasporto del personale medesimo sulle ferrovie.

Saranno ammessi a fruire della riduzione stessa tutti gli impiegati provinciali governativi del Regno aventi nomina regia o ministeriale e provvisti di stipendio a carico dello Stato.

Il relativo regolamento è stato approvato dal suddetto Ministero, ed andrà in vigore il 1° novembre p. v. Ecco le riduzioni:

Per una percorrenza che non superi 100 Km. — 30 p. 0|0.

Per la successiva percorrenza da 101 a 200 Km. — 35 p. 0|0.

Per la successiva percorrenza da 201 a 300 Km. — 40 p. 0|0.

Per la successiva percorrenza da 301 a 400 Km. — 45 p. 0|0.

Per la successiva percorrenza da 401 ed oltre — 50 p. 0|0.

I prezzi pei quali verrà computata la riduzione di cui sopra sono:

Per la 1ª classe — L. 0.105.
Per la 2ª classe — L. 0.0735.
Per la 3ª classe — L. 0,00475.

Uguale trattamento sarà accordato alla famiglia di ciascun impiegato, cioè: alla moglie, ai figli minorenni ed alle figlie nubili, nonchè al padre, alla madre, ai fratelli minorenni ed alle sorelle nubili conviventi con l'impiegato ed a suo carico.

><

Un altro accidente è accaduto l'altro ieri, 24, sulla linea dei Giovi. Mentre nella stazione di Busalla facevasi, con spinta forse troppo forte, la manovra di 23 vagoni, questi incominciarono a discendere, e per la velocità che andavano di continuo acquistando, non poterono essere fermati che alla stazione di Serravalle, mediante una catasta di traversine. Fortunatamente non si ha a deplorare alcun danno per le persone, ed insignificante è stato quello del materiale.

A questo proposito vi è da meravigliarsi se consimili inconvenienti non succedono più frequentemente. Invero è noto a tutti che è assai ristretto lo spazio nelle stazioni di quella linea. E di più tale spazio fu

maggiormente limitato, essendosene ceduta una parte alle Imprese costruttrici della Succursale dei Giovi, e per il movimento del materiale occorrente ai loro lavori richiedesi quotidianamente la formazione di varii treni, che rendono ancor più difficile l'esercizio di quella ferrovia. Vi è quindi a sperare che, appena compiuti i nuovi binarii di scarto che si stanno posando all'imbocco della galleria verso Genova, sui quali si potrà consegnare il materiale, si libererà la Stazione di Busalla dal gran numero dei vagoni che vi giungono attualmente.

✂

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato i seguenti *preventivi di spesa:*

Per l'impianto dell'illuminazione a gas nella stazione di Ferrara, lire 12 mila;

Per la formazione di una colmata di terra sopra la tratta artificiale della galleria Combetta, lungo la linea Torino-Modane, lire settemila;

Per maggiori lavori occorrenti pell'impianto della condotta dall' Entella al rifornitore di Chiavari, lire 15,500;

Per l'impianto di una nuova stazione fra Rho e Parabiago, lire 80 mila;

Per una gettata a difesa al castello sussidiario in legname del ponte provvisorio sul Po a Borgoforte L. 10,000;

Per la riparazione e parziale ricostruzione di manufatti lungo la linea Mantova-Modena lire 11 mila;

Per ristauro della tettoia passeggeri della Stazione di Alessandria, lire settemila.

La stessa Amministrazione ha pure trasmesso a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per approvazione in linea tecnica i progetti, capitolati d'appalto e preventivi di spesa pell'ampliamento dello scalo merci nella stazione di Legnano, lire 66 mila, e per l'impianto del servizio-merci a p. v. nella stazione di Dolo lire 39 mila.

✂

Il Consiglio d'Amministrazione delle dette Ferrovie nella seduta del 21 andante ha autorizzata l'apertura di nuova gara per la fornitura di massi per scorta all'argine destro del ponte sul Po a Mezzanacorti.

Ha approvato la spesa di L. 6500 per impianto del servizio telegrafico nelle Stazioni della nuova linea Gallarate-Laveno.

Id. di L. 19,200 occorrente pei lavori di difesa all'argine ferroviario al kilom. 25 della linea Verona-Ala.

Id. di L. 2660 per modificazione di 30 lettighe pel trasporto dei feriti e per l'acquisto di 70 barelle.

Id. l'impianto di una fermata al casello 49 della linea Rovigo-Legnago.

✂

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso voto favorevole sui seguenti affari:

Modifiche al Capitolato per la costruzione della diga alla Vegliaja presso il porto di Livorno.

Variazione alla composizione dei treni per le tramvie Brescia-Orzinovi, Brescia-Gardone e Brescia-Vobarno.

Appalto del tronco Nucetto-Priola della ferrovia Ceva-Ormea.

Componimento di questioni coll'Impresa Paglia per la costruzione della ferrovia Monterosso-Montenero.

Progetto di lavori complementari al Porto di Catania.

Id. di tracciati per la ferrovia S. Lucido-Fuscardi-Reggio-Castrocucco.

✂

Decreti Reali in data 13 settembre 1883:

Approvazione dell'andamento generale della strada provinciale in Val di Bisenzio (Firenze).

Reiezione del ricorso del Comune di Acireale contro l'ingiunzione del pagamento del contributo nelle spese per il consorzio della manutenzione della strada Bosco-Etneo (Catania).

Reiezione del ricorso del Comune di Grasso contro le riparazioni della strada da Grasso al confine di Corio (Torino).

Reiezione del ricorso del Comune di Zagarolo per l'esclusione dal consorzio per la costruzione della strada dalla Pedimontana alla Prenestina (Roma).

Reiezione del ricorso dei comuni di Vernole e Castrifrancone contro la costituzione del consorzio per la strada Caprarica-Galugnano (Lecce).

✂

Decreti Reali in data 18 settembre 1883:

Apertura, ingrandimento e sistemazione del vico Gelso nel comune di Melito (Napoli). — *Dichiarazione di pubblica utilità.*

Costruzione di un pubblico ammazzatoio nel comune di Carrara. — *Dichiarazione di pubblica utilità.*

Condotta d'acqua da derivarsi a Villa Zucchia (Udine). — *Dichiarazione di pubblica utilità.*

Allargamento di via del Corso e del Tritone in Roma — *Dichiarazione di pubblica utilità.*

Rigetto del ricorso del comune di Vasto contro i provvedimenti circa la strada vicinale di S. Rocco (Chieti).

Rigetto del ricorso di Luigi Viva, contro i provvedimenti di polizia stradale emessi dal Prefetto di Lecce.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Solmona — Il 10 ottobre p. v. scadono i fatali dell'appalto da tenersi innanzi al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Aquila, per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, fra l'origine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della Stazione di Carrito. Lunghezza m. 7,878.10, importo ridotto a L. 613,465.50, dietro il ribasso di L. 15,15 0[0.

Ferrovia Parma-Spezia — L'appalto, tenutosi il 18 settembre, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra il sotterraneo del Grotto e l'abitato di Villafranca, nella provincia di Massa, della lunghezza di m. 4640, dell'importo ridotto a L. 1,591,296, andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Massa, rimanendo aggiudicatario definitivo il sig. Alfeo Vasi, che offrì al 1° incanto L. 11.20 di ribasso.

— L'appalto tenutosi il 18 settembre, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, della lunghezza di m. 7,663, dell'importo di L. 1,859,000, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto e alla Prefettura di Massa offrì il ribasso di lire 1.20 0[0 la ditta Lanari Gherardi, che rimase provvisoriamente deliberataria, per L. 1,836,692. I fatali scadono il 12 ottobre p. v.

— Il 10 ottobre scadono i fatali dell'appalto, al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Massa, per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra gli abitati di Villafranca e Filattiera, della lunghezza di m. 4824 dell'importo ridotto a L. 916,640, dietro il ribasso di L. 15,75 0[0, fatto, come dicemmo nell'ultimo numero del *Monitore*, dalla ditta fratelli Bertonati.

Ferrovia Ivrea-Aosta — L'appalto tenutosi il 17 settembre, per le provviste occorrenti all'armamento e all'inghiaiamento della via e delle Stazioni lungo il tronco Ivrea-Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta, dell'importo ridotto a L. 254,140, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Torino offrì il ribasso di L. 7 0[0 il sig. Cavallo Francesco domiciliato a Torino, che rimase provvisoriamente deliberatario per lire 236,350.20. L'esperimento definitivo avrà luogo il 9 ottobre p. v.

Succursale dei Giovi. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 13 settembre, dichiarò inammessibile l'istanza della Provincia di Genova diretta ad ottenere il concorso nella costruzione della linea succursale dei Giovi di tutte le Provincie interessate nelle spese del porto di Genova.

Ferrovie venete. — Sull'invito del sig. dott. Poli, sindaco di Chioggia, si riunirono, il 18 settembre, i sindaci dei Comuni della provincia di Venezia, nel territorio dei quali deve correre la ferrovia Mestre-Dolo-Piove-Cavarzere-Adria, deliberata dal Consiglio provinciale come primo tronco della adriaco-tiberina.

Erano rappresentati i comuni di Mestre, Mira, Dolo, Camponoghera, Fossò, Campagna, Pellestrina e la città di Chioggia. Assistevano vari membri delle Giunte comunali e i segretari di alcuni comuni, non che le rappresentanze di qualche comune d'altra provincia.

Parlarono il conte Salvadego, il cav. Fiori, il dott. Menegazzo, gli avv. Depetris Pellegrini e Chiereghin, e si è approvato, all'unanimità, il seguente ordine del giorno del conte Salvadego:

« I sindaci, oggi qui riuniti, sentite le intenzioni della Commissione provinciale ferroviaria allo scopo di tutelare gli interessi di questa parte della Provincia da essi rappresentata e pregiudicata per il decreto prefettizio in data 12 settembre 1883 che annulla la Consigliare deliberazione 19 giugno 1882 per la linea Mestre-Piove-Adria con diramazione Correzzola-Brondolo, integralmente l'appoggiano con preghiera di volere attivare tutte quelle pratiche che la legge accorda onde il suddetto decreto venga annullato, impegnandosi di convocare non più tardi del 4 ottobre p. v. i rispettivi Consigli comunali pegli opportuni provvedimenti ».

Ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore-Massalombarda — L'ing. Luigi Toffani, rappresentante la Società Veneta di costruzione, stipulava martedì 18 corr., con la Deputazione provinciale di Bologna, il contratto di costruzione e di esercizio per le ferrovie Bologna-Budrio-Portomaggiore e Massalombarda.

L'esecuzione di tali contratti è garantita con un deposito complessivo di L. 500,000 di valore nominale.

Le ferrovie devono essere aperte al pubblico entro il termine di due anni.

Ferrovia Allerona-Acquapendente. — L'ingegnere Silingardi ha testè compiuto il progetto di massima d'una ferrovia che da Allerona, Stazione poco distante da Orvieto, condurrebbe ad Acquapendente. Il progetto, ultimato ben presto al tavolo, sarà poi presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici per la sua approvazione.

Ferrovie Como-Lecco, Lecco-Colico, Ponte San Pietro-Seregno. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 20 corrente, ha preso le seguenti deliberazioni:

« Il Consiglio invita la Deputazione a formulare in concorso della Commissione di finanza e presentare al Consiglio entro novembre prossimo proposte concrete, assistite da serio progetto finanziario, per la pronta costruzione della ferrovia Como-Lecco già deliberata dal Consiglio ».

« Il Consiglio accetta, nell'interesse della Provincia di Como, il progettato riparto della spesa occorribile per la ferrovia Lecco-Colico nella misura di cinque sedicesimi della medesima, ritenuto che l'importo totale della stessa spesa sia di L. 7,800,000, ed accorda la facoltà alla Deputazione provinciale di prelevare dal fondo in genere per le ferrovie quanto sarà necessario per soddisfare il Governo per gli effetti finanziarii della presente determinazione ».

« Il Consiglio, in via di amichevole transazione, e per conservare i buoni rapporti colla consorella Provincia di Bergamo, delibera di pagarle L. 70,000 per la ferrovia Ponte San Pietro-Seregno ».

Ferrovia di Soperga. — I lavori di questa ferrovia a *sistema funicolare Agudio* — a cui sono addetti 250 operai — proseguono con tale attività che entro il mese di gennaio prossimo saranno completamente finiti, in modo da incominciarne e continuarne in febbraio e marzo le « *corse di prova d'esercizio* » per garanzia del Governo e del pubblico — acciò in aprile, pochi giorni prima dell'apertura dell'Esposizione nazionale di Torino, si possa farne la solenne inaugurazione.

La strada che dalla borgata Sassi, o dal *Restaurant Soperga*, va serpeggiando e toccando quà e là l'antica strada (più lunga di 300 metri) sino a pochi metri sotto il piazzale della Basilica, è completamente finita. Dei due *tunnels* — uno lungo 68 metri e l'altro 61 — il primo è quasi anche ultimato di rivestimento, il secondo lo sarà entro un mese. Dei nove ponti, cinque sono compiuti; gli altri 4 solo attendono dalle « Officine di Savigliano » le travature metalliche. Le due tettoie delle vetture sono costrutte, come lo sono pure la Stazione di partenza (quella in cima a Soperga la si sta incominciando) — e due dei 6 caselli cantonieri lungo la strada. L'edificio pelle motrici è pur quasi costrutto: l'alto camino, di quasi 40 metri, si erge già per metà; le due grandi caldaie della casa Sülzer di Winterthur — della forza di oltre 600 cavalli — sono già giunte e si stanno mettendo al loro posto. Le due relative motrici, pure dello Sülzer, giungeranno entro l'anno — e dei tre « *locomotori Agudio* » due sono già in costruzione nelle officine ferroviarie torinesi dell'Alta Italia, e saranno pur consegnati entro il mese di dicembre. Le 16 vetture — parecchie delle quali conterranno 80 viaggiatori ciascuna, ed altre soli 30 — sono in costruzione nelle « Officine di Savigliano » e verranno consegnate entro il mese di gennaio.

Ferrovia Vicenza-Montaguana-Lonigo-Padova. — Per iniziativa del Comitato promotore per l'attivazione di un tram o ferrovia economica lungo le linee Vicenza-Montagnana-Lonigo-Padova fu promossa la istituzione di una Società avente lo scopo di agevolare e facilitare l'attuazione del progetto.

Sorpassato colle avute sottoscrizioni il numero delle Azioni stabilito dall'atto primitivo di costituzione della Società, furono il 21 settembre radunati presso il Municipio di Vicenza nella sala del Consiglio i soci soscrittori per stabilire e determinare gli scopi già prefissati.

Fra i presenti e fra quelli che si fecero rappresentare a mezzo di procura, si ebbe un concorso numeroso.

Dopo lunga discussione sul modo di costituire la Società a norma delle vigenti leggi, l'Assemblea, ad unanimità, deliberava il seguente ordine del giorno, proposto dal deputato Lucchini:

« L'Assemblea dei sottoscrittori per la costruzione di un tramvia o ferrovia economica, Vicenza-Montagnana-Padova-Lonigo, delibera che debbasi con tutta sollecitudine dare mano alle pratiche necessarie per costituirsi legalmente in Società, secondo le norme della vigente legge, ed alle pratiche necessarie per ottenere dalla Provincia la concessione occorrente per la costruzione del tram, o ferrovia economica, desiderato.

« E a tal uopo nomina un Comitato esecutivo di cinque membri, al quale dà mandato di rappresentare l'Assemblea in ogni evenienza ed in qualunque trattativa ».

Successivamente si passava alla nomina del Comitato, che, a schede segrete, venne costituito dei signori: cavaliere Alvise Biego, dott. Luigi Cavalli, comm. Francesco Pasqualigo, G. B. Carampin, dott. Sebastiano Gazzetta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) fu nel passato mese di agosto il seguente: Passaggeri trasportati 122,800, introito fr. 610,000; merce trasportata tonn. 39,300 introito fr. 440,000. Introito complessivo fr. 1,050,000, ossia fr. 3947·37 (nello stesso mese dell'anno scorso fr. 3974.73 e nel mese precedente di luglio fr. 3834.59) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale di esercizio e gli introiti per censi, essendo state nello scorso mese di agosto di fr. 423,000 ossia di fr. 1590 in media per chilometro, il maggiore introito sulle spese fu di fr. 627,000 (agosto 1882 franchi 689,829.64 e luglio 1883 fr. 545,000).

Nuovi valichi ferroviari alpini — Si legge nel *Bollettino Finanziario* di Berna che il gruppo dell'Unione svizzera si occupa di un progetto per attraversare il Septimer o lo Spluga col mezzo di un sistema misto, combinando quello della strada ferrata del Rigi col sistema di adesione ordinaria. Le spese sarebbero calcolate a 25 milioni, che si spera poter raccogliere col mezzo delle sovvenzioni e delle partecipazioni delle contrade interessate. La realizzazione di questo progetto sarebbe assai vantaggiosa alla Unione svizzera ma sembra incontri numerose difficoltà. I sistemi a forti pendenze con guide dentate o con altro mezzo equivalente non sono atti al gran traffico, e la somma alla quale è calcolata la spesa sembra ben piccola.

Ferrovie germaniche. — Al 1° ottobre prossimo verrà aperta al pubblico servizio la ferrovia Barnow-Zollbrück, mentrechè l'altro tronco della stessa, Bütow-Barnow, sarà compito probabilmente entro l'estate 1884.

— In una relazione ufficiale sulle ferrovie dell'Alsazia-Lorena e della Guglielmo-Lussemburgo, troviamo che la rete che non era che di 984 km. nel 1872, si è estesa fino a 1395 km. nel 1882. A questo sviluppo corrisponde un aumento di capitale da 293 a 450 milioni di marchi. In tale periodo decennale l'entrata lorda ha seguito a sua volta l'aumento del capitale andando da mar. 26,464,022 a m. 43,539,254. L'eccedenza dell'entrata si è innalzata in una proporzione tripla dell'aumento della rete e dell'entrata lorda. L'aumento dell'entrata è dato per 2|3 dal trasporto delle merci. Questi risultati sono considerati tanto più soddisfacenti dalle relazioni amministrative, in quanto che si dovettero fare delle considerevoli riparazioni a tutte le vie sino al 1876 e completare il materiale mobile che era assolutamente insufficiente; questi lavori dovettero eseguirsi quando le mercedi erano elevatissime. Infine si ricorda la situazione critica dell'industria dal 1874 al 1880. Si ha da notare che sulle spese d'impianto fatte da dieci anni in qua, 41 milioni di marchi furono usati per lavori di costruzione che non hanno che un valore dal punto di vista militare.

— L'assemblea generale degli azionisti della Compagnia Breslau-Schweidnitz-Freiburg riunita il 19 corrente a Breslau, ha votato all'unanimità l'accettazione delle proposte formulate dal Governo prussiano.

Ferrovie austro-ungariche. — La domanda di concessione presentata da circa due anni, da un ingegnere inglese, Fogerty, per una ferrovia di circonvallazione a Vienna, finora non è stata accolta. Da due mesi è spirato il termine per la costituzione del capitale provvisorio richiesto dal Governo austriaco. Fogerty si è allora presentato al Ministro per notificargli che il Sindacato inglese, che egli rappresentava, non era in condizione di offrire immediatamente i fondi per le circostanze critiche che attraversa il mercato finanziario. Il Ministro ha risposto che deciderebbe sulla proroga del termine. — I giornali austriaci credono che l'affare si deve considerare come abbandonato. Annunziano poi che si tratta di costruire attorno alla capitale una ferrovia elettrica, secondo il sistema adottato a Berlino, e che a tale effetto la casa Siemens ed Halske, di quest'ultima città, avrebbe già ricevuto una concessione provvisoria.

— Il Ministero ungherese delle comunicazioni ha accordato alla Compagnia di Fives-Lille e al sig. Schwartz, intraprenditore, la concessione preliminare di una ferrovia che condurrebbe a Szaiol, sulla riva sinistra della Theiss, e che toccherebbe i comuni di Szentes, Szegevar e Mindzent, e si unirebbe alla linea da Hodmezoe a Vasarhely.

Ferrovie greche. — La ferrovia Larissa-Volo, costruita da un Consorzio francese, verrà aperta al pubblico servizio entro il prossimo ottobre.

Le altre linee ferroviarie in costruzione procedono alacremente per cui si ritiene che l'apertura del tronco Volo-Lamia succederà entro il 1885.

Il governo greco s'occupa presentemente delle necessarie espropriazioni per la progettata ferrovia Atene-Corinto-Patras.

Ferrovia settentrionale del Pacifico. — Il giorno 8 corrente venne inaugurata la Ferrovia settentrionale del Pacifico.

Fra il tuonare dei cannoni e gli evviva di una folla compatta, il sig. Villard piantò con un *martello d'argento* l'ultimo chiodo, *ch'era d'oro*, nell'ultima rotaia, che compì la terza linea di comunicazione fra l'Oceano Atlantico ed il Pacifico. La traversina era stata posta in comunicazione col telegrafo, ed i colpi del sig. Villard si sentirono distintamente a Nuova York ed a San Francisco.

Nel posto in cui ebbe luogo questa memorabile cerimonia si è fabbricata una stazione che si chiama *Gold Spike* (chiodo d'oro); la posizione in cui sorge — sul declivio occidentale delle Montagne Rocciose — è splendida, ed il grandioso panorama destò la meraviglia dei numerosi invitati forestieri.

Il sig. Villard e l'ex-segretario di Stato Ewarts, un celebre oratore, pronunciarono dei discorsi.

La cerimonia ebbe in complesso un carattere spiccio, ed appena finita, gli invitati partirono in varie direzioni per le loro gite.

Disastro ferroviario. — Togliamo dal *Times* del 15 corrente:

« Un disgraziato accidente accadde nella sera del 14 corrente sulla linea di Cheshire, presso Stokport, in seguito alla rottura degli attacchi, ad un treno munito di freno a vuoto.

« La parte staccata seguendo l'impulso primitivo, raggiunse con considerevole velocità il treno che il macchinista aveva fermato al momento in cui si accorgeva dell'accaduto, per cui molti degli escursionisti, che stavano sul treno, furono gravemente feriti. »

Se il treno fosse stato munito di *freno automatico* si sarebbe evitata ogni disgrazia, poichè, appena avvenuta la rottura degli attacchi, tanto il treno, quanto la parte staccata si sarebbero fermate immediatamente per l'azione del freno stesso, e l'urto quindi non avrebbe più avuto luogo.

Notizie Diverse

L'on. Baccarini e le costruzioni ferroviarie — Leggiamo nella *Gazzetta Piemontese*:

« Sappiamo che l'on. Baccarini, ex-ministro dei lavori pubblici, pubblicherà nel mese venturo un opuscolo in cui racconterà la genesi e la metamorfosi della legge sulle costruzioni ferroviarie e indicherà in qual modo e con quali criteri, secondo lui, si possano risolvere le principali questioni che ancora si agitano a riguardo delle costruzioni e dell'esercizio delle ferrovie ».

Vedremo con piacere questa pubblicazione, che potrà forse togliere molte preoccupazioni sorte intorno all'esito della legge sulle costruzioni ferroviarie.

La ferrovia dell'Arlberg ed il lago di Costanza. — Al principio del corrente mese ebbe luogo in Costanza una conferenza affine di trattare la questione della istituzione di un servizio di traghetti Bregenz-Costanza onde stabilire una unione tra la ferrovia dell'Arlberg e le ferrovie dello Stato badese.

In questi ultimi giorni poi, a quanto annuncia la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, l'I. R. Direzione delle ferrovie dello Stato in Vienna ha stretto contratto colla rinomata casa Escher, Wiss e Comp in Zurigo per la costruzione del parco dei battelli per il servizio della ferrovia dell'Arlberg sul lago di Costanza. Si tratta della costruzione di un piroscafo-salon della forza di 100 cavalli, due piroscafi per

passaggeri di 80 cavalli ciascuno e quattro chiatte-traghetti ciascuna della capacità di otto vetture ferroviarie cariche Il piroscafo-salon dovrà entrare in servizio in primavera del 1885, invece gli altri battelli dovranno essere pronti già per il 1° agosto 1884, quindi per l'apertura della ferrovia dell'Arlberg.

La trasmissione della forza motrice a grandi distanze. — Nell'adunanza del 10 settembre 1883 dell'Accademia delle Scienze a Parigi è stato letto il resoconto sulle esperienze della forza motrice, avvenute recentemente a Grenoble, ove fu trasportata la forza d'una caduta di acqua situata a 14 chilometri di distanza. La forza trasportata è di otto cavalli, e potè essere utilizzata per muovere una sega meccanica e una stamperia, e per l'illuminazione elettrica d'un quartiere della città.

Fu osservato all'Accademia delle Scienze che questa è la prima applicazione pratica degli studi seguiti con ardore sulla trasmissione delle forze a distanza coll'elettricità.

Speriamo che simili esperienze vengano fatte anche in Italia, dove si può trarre partito di tante cadute d'acqua.

Viadotti ferroviarii. — Un certo sig. Pfarsk ha pubblicato il seguente quadro statistico della lunghezza dei principali viadotti ferroviarii del mondo:

Viadotti	*Metri*
Viadotto di Parkesburg agli Stati Uniti	1965.96
Id. di San Luigi sopra il Missouri, id.	1822.40
Id. di Lousville sull'Ohio, id.	1495.04
Id. attraverso il fiume Rapido, id.	1389.89
Id. di Victoria sul San Lorenzo, id.	1389.89
Id. di Filadelfia, id.	1389.89
Ponte sul Volga vicino a Syssran	1367.02
Id. di Moerdyk in Olanda	1362 46
Id. di Pongabuda nell'India	1049.73
Id. sul Dniester vicino a Kiew	996.96
Id. sul Reno a Mayence	949.15
Id. sul Dnieper a Pultawa	896.11
Id. sul Mississipi a Quincy	896.11
Id. sul Missouri a Omaha	786.38
Id. sul Weichsel vicino a Dirschau	772.67
Id. sul Danubio vicino a Stadlau	708.66
Id. sul Po vicino a Mezzana-Corti	699.52
Id. sul Tamar a Saltash	615.39
Id. sul Mississipi a Dubugue	495.60
Id. sul Gorai nell'India	489.20
Ponte Britannia	438.91
Ponte sulla Saone a Friburgo	358.44
Id. sulla Theiss a Szegedino	333.76

Un nuovo esplosivo. — Il sig. Koeppel (Austria) ha scoperto recentemente un nuovo esplosivo che ha il vantaggio di costare meno di tutti gli altri, oltre che non produce gaz pericolosi e non fa esplosione per urti o attriti.

Esso viene composto nelle due maniere seguenti, secondo che è destinato a roccie dure (n. 1) o a pietre tenere (n. 2).

	N. 1	N. 2
Salnitro	35	22
Soda	19	22
Solfo raffinato	11	12,50
Segatura di legno	9,50	10
Clorato di potassa	9,50	10
Carbone di legno	6	7
Solfato di soda	4,25	5
Prussiato di potassa	2,25	5
Zucchero raffinato	2,25	5
Acido picrico	1,25	1,50
	100,00	100,00

Le diverse materie devono essere impiegate in polvere finissima e mescolate intimamente coll'aggiunta di 10 a 15 per cento d'acqua.

(*Rèvue Industrielle*).

Fabbricazione di mattonelle con polvere di coke. — La Compagnia del gaz di Lione ha stabilito alla Stazione di Perrache un'officina per la riduzione in mattonelle del coke minuto, con che viene utilizzato un materiale che prima non trovava quasi smercio. Le formelle pesano kg. 4 l'una e sono fabbricate mediante una macchina dei signori Dupuy e F., del costo di L. 6,000.

La polverizzazione, che è indispensabile cogli altri combustibili, si riconobbe superflua per il coke minore; è invece necessario di lavarlo, contenendo esso molte impurità, e ciò si pratica cogli ordinari lavatoi, i quali non consumano che una piccola quantità d'acqua. Quest'operazione dà un calo del 20 0[0.

Il coke viene unito colla pala al *brai*, o catrame solido del gaz polverizzato; il miscuglio è quindi alzato da una noria ed introdotto in un mescolatore (*malaxeur*), ove un getto di vapore a circa 4 atmosfere provoca la fusione del bitume.

Questo mescolatore, come pure i pezzi della macchina che devono produrre la compressione del miscuglio, dovettero essere fatti di ghisa assai dura per poter resistere all'azione potentemente logoratrice del coke.

Lo Stabilimento dispone d'una macchina a vapore della forza di 15 a 20 cavalli, ma la maggior parte del vapore prodotto viene assorbito dal mescolatore. Le mattonelle che se ne ottengono si prestano benissimo ad essere bruciate sulle gratelle e vengono pure impiegate in metallurgia; esse contengono dal 10 al 12 0[0 di cenere.

La spesa d'impianto ammontò a L. 45,000; quelle di fabbricazione, per una produzione di 27,850 kg. di mattonelle in 10 ore, risultano come segue:

Polvere non lavata kg. 31,620, che dopo la lavatura si riducono a kg. 25,295, a L. 5 la tonn.	L. 158,00
Combustibile kg. 900 a L. 20	» 18,00
Grasso, olio, cotone, ecc.	» 5,50
Lavatura	» 47,00
Mano d'opera per l'agglomerazione ed il caricamento delle mattonelle sui vagoni	» 35,50

alle quali bisogna aggiungere il costo del *brai*, che entra nel miscuglio in proporzione del 10 0[0.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei valori ferroviarii, nella scorsa settimana, si aggirò quasi unicamente sulle Azioni della Società delle Meridionali, le quali Azioni ben tenute nei primi giorni sul 498 e 497 si elevarono per ultimo a 507, conservando un'ottima tendenza. Le Obbligazioni relative non diedero luogo a transazioni di qualche aumento e rimasero a 277 e 50 circa.

Passiamo sotto silenzio gli altri valori, perchè poco o nulla ebbe ad occuparsi di essi il mercato, nè presentarono variazioni che ne modificassero i corsi già registrati nelle precedenti riviste.

CONVOCAZIONI

Fabbrica Lombarda di prodotti chimici — Assemblea generale ordinaria il 16 ottobre in Milano, sede sociale, per: rapporto del Consiglio d'amministrazione; rapporto dei revisori, bilancio al 30 giugno 1883; proposta di modificazione allo statuto sociale.

Banca popolare forlivese — Assemblea generale il 7 ottobre in Forlì, sede sociale, per; dispensa da obbligo di cauzione; nomina di un consigliere, di due censori o sindaci supplenti.

ESTRAZIONI

Nei giorni 3 e 6 settembre si è fatta a Roma l'estrazione annuale delle Obbligazioni della cessata Società delle Strade ferrate Romane passate a carico dello Stato in forza della legge 29 gennaio 1880, colla quale furono approvate le Convenzioni 17 novembre 1873 col relativo atto addizionale del 21 novembre 1877 e 26 aprile 1879 per il riscatto delle Strade ferrate Romane.

Furono estratte: N. 82 Obbligazioni Ferrovie Livornesi, serie A; n. 28 Obbligazioni id. serie B; n. 277 Obbligazioni id. serie C; n. 395 Obbligazioni id. serie D[1]; n. 515 Obbligazioni id. serie D[2]; n. 54 Obbligazioni ferrovia Lucca-Pistoia, Prestito 1856; n. 27 Obbligazioni id. Prestito 1858; n. 63 Obbligazioni id. Prestito 1860; n. 14 Obbligazioni ferrovia Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto serie A; n. 41 Obbligazioni id. serie B; n. 44 Obbligazioni id. serie C.; n. 3225 Obbligazioni comuni delle ferrovie Romane.

Per la distinta delle Obbligozioni estratte, vedasi la *Gazzetta Ufficiale*, n. 220, di mercoledì 19 settembre.

PAGAMENTI

Navigazione generale italiana. Società riunite Florio e Rubattino — A partire dal 30 settembre corrente, si effettuerà il pagamento della cedola n. 22 per l'interesse trimestrale scaduto in quel giorno, in L. 15 per ogni Obbligazione.

Sono incaricati di esso pagamento:

In Roma, la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, e la Banca Generale; in Firenze, la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano; in Genova, id.; in Torino, id.; in Milano, la Banca di Credito Italiano; in Ginevra, i signori Bonna e C.; in Neuchâtel, i signori Pury e C.; in Basilea, i signori de Speyr e C.

Nelle piazze estere, i pagamenti suddetti saranno, fino a nuovo avviso, eseguiti in franchi alla pari.

Ferrovia Padova-Treviso-Vicenza — Il Comitato permanente del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza avverte che presso le Banche qui sotto indicate sarà fatto il pagamento della cedola semestrale dei titoli del II prestito del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza scadente il 1° ottobre p. v.

Nello stesso giorno 1° ottobre p. v. alle ore 12 merid. nella sala del Comitato ferroviario in Vicenza, in seduta pubblica, avrà luogo la quinta estrazione di 45 Obbligazioni del detto prestito a termini del programma di emissione.

Venezia, Banca Veneta di depositi e conti correnti; Padova, suddetta e Banca mutua popolare; Vicenza, Banca popolare; Treviso, ing. Carlo Liberali.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — L'assemblea generale tenutasi il 19 settembre deliberò il pagamento delle Azioni sociali di L. 11.25 caduna a titolo di secondo dividendo dell'annata 1883, pel semestre al 20 settembre andante. Tale pagamento si effettua dal 24 corrente dalla Banca Lomellina in Vigevano e dalla Banca delli signori Musso e Guillot, in Torino.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL *)*

Municipio di Rosolini (30 settembre). — Costruzione del secondo tratto della strada obbligatoria Favarotta-Rosolini, da Rittilini alla provinciale Rosolini-Noto, della lunghezza di m. 5,955.96. Importo L. 46.624.90.

Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino (2 ottobre). — Provvista di kg. 4500 ferro in lamiera grossa; 20,600 kg. ferro in verghe diverse. Importo complessivo lire 11,520. Dep. L. 1,200. Consegna entro giorni 40.

Sottoprefettura di Viterbo. (3 ottobre). — Prima parte dei lavori di riduzione dell'ex Convento di Santa Maria in Gradi presso Viterbo, ad uso Penitenziario. Importo L. 25,500. Dep. provv. L. 1000. Fatali il 18 ottobre.

Prefettura di Grosseto (4 ottobre). — Fornitura di una travata metallica destinata pel nuovo ponte al passo del fiume Pecora, nella strada provinciale Massetana, della lunghezza libera fra le spalle di m. 28 e della larghezza fra gli assi delle travi maestre di m. 5.350, da compiersi entro 6 mesi. Importo L. 52,000. Dep. provv. L. 2,600; def. L. 10,400. Fatali 9 ottobre.

Prefettura di Potenza (4 ottobre). — Lavori di rettifica delle svolte della Grada di lunghezza m. 2,462, dal gran Ponte Carboncella al Ponte 2° Gattotti, lungo il tronco Ponte Calore-Ponte Lao della strada nazionale delle Calabrie. Importo L. 58,000. Dep. provv. L. 3,500; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Municipio di Toscanella (4 ottobre - esp. def.). — Lavori per la sistemazione della strada interna, denominata Tor di Lavello. Importo ridotto a L. 11,938.83.

Municipio di Atina (fat. 4 ottobre). — Lavori per la costruzione della condottura d'acqua potabile della sorgente Chiusi in tenimento di Villalatina all'abitato di Atina. Importo di 1° incanto ridotto di L. 0.25 0/0.

Prefettura di Roma. (5 ottobre) — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria del Comune di Viterbo, compreso fra il detto comune ed il confine di San Martino al Cimino; lunghezza m. 4,731.46. Importo L. 26,000. Deposito provv. L. 1000, def. 2000. Fatali 15 ottobre.

Prefettura di Roma (6 ottobre). — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria del comune di Rocca Priora, compreso fra il detto comune e la strada provinciale Anagnina; lunghezza m. 2,790.08. Importo L. 21,000.55. Dep. provv. L. 800; def. L. 2,000. Fatali 16 ottobre.

Prefettura di Sondrio (6 ottobre). — Lavori e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte in ferro ad una travata rettilinea, per una luce netta di m. 47.35 sul fiume Adda presso Mazzo, a sostituzione dell'attuale ponte in legname, lungo il tronco della strada nazionale da Tirano a Bormio, da compiersi entro giorni 120. Importo L. 54,512. Dep. provv. L. 1,800; def. L. 330 di rendita in cartelle del Debito Pubblico al portatore. Fatali a giorni 15.

Municipio di Iesi (fat. 6 ottobre). — Lavori di riduzione del fabbricato denominato delle Clarisse. 1° lotto, opere murarie, importo ridotto L. 55,775.81; 2° serramenti in legname, importo ridotto L. 5,786.21; 3° lavori in ferro, importo ridotto L. 2,696.29.

Amministrazione del Liceo Convitto di Modica (7 ottobre). — Opere occorrenti alla costruzione del Convitto nel fabbricato dell'ex-convento di Sant'Anna. Importo L. 59,220. Dep. provv. L. 6,500. Fatali 21 ottobre.

Prefettura di Roma. (8 ottobre) — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria del comune di Subiaco, compreso tra il confine territoriale di Jenne e il ponte di S. Mauro della lunghezza di m. 3,591.09. Importo L. 24,359.49. Dep. provv. L. 1000; def. 2000. Fatali 17 ottobre.

Prefettura di Roma. (8 ottobre) — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria del comune di Jenne, compreso tra l'abitato di Jenne ed il confine territoriale di Subiaco lunghezza m. 6,985.27. Importo L. 42,599.77. Dep. prov. L. 2 mila; def. L. 4000. Fatali 17 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (8 ottobre). — Lavori di bonificamento del Lago Maremorto, in provincia di Napoli. Importo L. 153,640. Dep. provv. L. 8,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (10 ottobre). — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie, da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra la Sella Rizzari presso Guardavalle e l'innesto colla strada nazionale n. 62, in contrada Gatticello, della lunghezza di m. 11.230 (Catanzaro). Importo lire 371,500. Lavori da compiersi entro due anni e mezzo. Dep. provv. L. 20,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Deliberazioni provvisorie.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (19 settembre). — L'appalto per la correzione, detta di Barbarolo, lungo il tratto della strada nazionale n. 26, Firenze Bologna, compreso tra i Sabbioni e la Predosa, dell'importo di L. 164.430, andò deserto tanto al Ministero che alla Prefettura.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Mantova (21 settembre). — L'appalto per il lavoro di difesa perimetrale della città di Mantova, fra l'opera a Corno di Porta Pradella e la darsena di porto Catena, dell'importo di L. 210,300, al Ministero andò deserto, ed alla Prefettura offrì il ribasso di L. 17 0/0 il sig. Nicolai Virginio, domiciliato a Mantova, che rimase provvisoriamente deliberatario.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Statutario 100,000,000 milioni -- emesso 50,000,000 milioni, versato 35,000,000 milioni

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C. tipo oro e tipo carta, che a partire dal 30 settembre corrente si effettuerà il pagamento della Cedola N. 22 dell' interesse trimestrale caduto in quel giorno in L. **15** per ogni Obbligazione.

Sono incaricati di esso pagamento:

In *Roma*, Società Generale di Credito Mobiliare Italiano e la Banca Generale;
» *Firenze*, » *Genova*, » *TORINO*, } **la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;**
» *Milano*, Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra*, signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel*, signori Pury e Comp.;
» *Basilea*, signori De Speyr e C.

Sulle piazze estere i pagamenti suddetti saranno, sino a nuovo avviso, eseguiti in franchi alla pari.

Roma, 15 *settembre* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **1,053,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli ed in guide e ritagli di guide . . . . » **3,317,400** »
GHISA vecchia da rifondere . . » **648,800** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio — quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **9 Ottobre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 settembre 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XVI Mercoledì 3 Ottobre 1883. Num. 40

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

I GRANDI TUNNELS ALPINI

ED IL CALORE SOTTERRANEO

(Contin. — V. n. 39).

II. TEMPERATURA SOTTERRANEA SOTTO LA QUALE LA COSTRUZIONE DEI TUNNELS CESSA D'ESSERE POSSIBILE.

A quale temperatura cessa la possibilità dei lavori sotterranei? È ancora il dottore Stapff che per il primo ha posato la questione. Egli l'ha sottoposta al professore di fisiologia Dubois-Raymond, che gli rispose:

« .....Se l'aria è satura, io non credo, *a priori*, possibile che creature umane vi resistano con una temperatura di 50°. È quasi sicuro che in una atmosfera satura d'acqua, una temperatura di 40° sarebbe mortale. L'aria, che non contiene che un quarto dell'acqua necessaria alla saturazione, ci sembra troppo secca. Come l'aria non raggiunge che raramente il punto di saturazione e ci pare sovente soffocante, è chiaro che l'umidità fa la più gran parte in ciò che riguarda il nostro benessere o malessere nelle circostanze ordinarie, che una leggera diminuzione di umidità atmosferica può essere della massima importanza. È possibile all'uomo di sopportare 50° nell'aria più secca?

Basato sull'apprezzamento di una autorità così competente, il dott. Stapff arriva, nella questione che si è posta, a questa importante conclusione « che per ragioni fisiologiche ed empiriche il lavoro nei *tunnels* minaccia di diventare pericoloso tostochè, in ragione delle circostanze nelle quali ha luogo, il calore corporeo degli operai si eleva a 40°, quando l'aria inspirata è satura di umidità, e 50° quando è affatto secca ».

Se l'opinione dei signori Dubois-Raymond e Stapff non è divisa da tutto il mondo scientifico, crediamo di potere affermare che è conforme all'impressione di tutto il personale che è stato chiamato a seguire i lavori del *tunnel* del Gottardo. Quando si era giunti al punto in cui i cavalli più non resistevano, o la maggior parte dei visitatori estranei al *tunnel* vi si trovava a disagio, o buon numero d'ingegneri e direttori dei lavori, tanto della Compagnia che dell'Impresa, era impedito dalle vertigini di compiere le sue funzioni, od anche doveva abbandonarli intieramente od i più giovani e più forti fra essi dovevano usare di tutta la loro energia, di tutta la loro forza morale per eseguire con sicurezza la più piccola operazione di geodesia, quando gli operai, spossati dalla malattia, disertavano i cantieri più esposti, ciascuno si chiedeva che cosa avverrebbe se la temperatura aumentasse ancora di qualche grado. E il dott. Giaccone è il vero interprete dell'opinione del personale del *tunnel* del Gottardo, quando afferma che « al Gottardo si è toccato l'estremo limite del sopportabile. Cercando d'andare più lungi, si cadrebbe inevitabilmente in un fatto tanto più terribile e inesplicabile perchè preveduto ».

L'esame di tale penosa situazione, che avemmo a lungo sotto gli occhi, ci fa ammettere colla più intima convinzione il limite indicato dai signori Dubois-Raymond e Stapff. Se vi è esagerazione nell'indicazione di questo limite, è certo nel senso ottimista.

III. CALCOLO APPROSSIMATIVO DELLE TEMPERATURE PROBABILI PER I TUNNELS DEL SEMPIONE E DEL MONTE BIANCO

Il fatto che la temperatura interna della terra subisce un aumento costante a misura che si penetra più profondamente sotto il suolo, è una legge fisica bene stabilita dall'esperienza ed universalmente ammessa.

Ma ciò che è constatato dagli uni, è che si possa rappresentare questa legge con formole generali, che permettano di calcolare la temperatura in modo utile per un sotterraneo progettato. I fatti osservati, dicesi, su differenti

punti della terra presentano tali eccezioni sotto il rapporto dell'aumento della temperatura, da rendere illusorii tutti i calcoli a questo riguardo.

Non oseremo affrontare lo studio scientifico della ripartizione generale del calore nella scorza del globo terrestre. Ma, per il caso di cui ci occupiamo, diciamo: « Si sono fatti due *tunnels* attraverso alla catena delle Alpi, il Moncenisio e il San Gottardo. Per i punti importanti da osservare, quelli che danno le temperature massime, la legge dell'aumento della temperatura colla profondità sotto il suolo è stata concorde per i due *tunnels*. Si tratta di compiere, nella stessa catena delle Alpi, un *tunnel* intermedio, il Sempione o il Monte Bianco; non è probabile, non è evidente che la stessa legge troverà la sua applicazione per questo terzo *tunnel*? »

Basare tutto un progetto di galleria attraverso alle Alpi senza tener conto di questa probabilità, sarebbe abbandonarsi al caso e procedere, secondo la nostra opinione, in modo irrazionale e poco riflessivo.

È ponendosi da questo punto di vista che il dott. Stapff ha generalizzato per i terreni montagnosi analoghi a quello del Gottardo, la legge che aveva dedotto dalle osservazioni per questo *tunnel*.

Il sig. Stapff nota che la temperatura di un punto qualsiasi d'un *tunnel* dipende non solo dall'altezza delle masse montagnose poste al disopra del punto osservato, ma che si devono pure considerare le masse laterali. Osserva inoltre che le variazioni d'aumento della temperatura sono ancora occasionate da differenti influenze: infiltrazioni d'acqua, natura dei terreni, proprietà calorica della roccia. Ma, riconoscendo che l'introduzione di tutte queste variazioni condurrebbe ad un calcolo inestricabile, egli adotta la profondità come fattore principale.

Arriva a questo risultato, che si può calcolare la temperatura sotterranea con una sufficiente approssimazione, aggiungendo alla temperatura media della superficie un aumento t° centigradi dati dalle formole

$$t^{\circ} = 0.02068h$$

oppure

$$t^{\circ} = 9.02159n$$

nelle quali h = altezza verticale in metri fra il punto considerato e la superficie, n = più corta distanza, in metri, fra il punto considerato e la superficie nel piano del profilo in lunghezza.

Questa seconda formola, in funzione della più corta distanza, è stata introdotta per tenere conto sommariamente dell'influenza della forma della superficie, cioè della massa della montagna. Il sig. Stapff ci apprende sotto quali condizioni devono essere impiegate quelle formole: « Esse non devono essere impiegate per determinare l'aumento della temperatura in alcuni punti del terreno tagliato, perchè danno per i punti di valli dei valori troppo bassi e per le sommità dei valori troppo alti; ma sono d'un impiego pratico per determinare la temperatura media su una linea di qualche lunghezza, nell'interno di qualche montagna che, per la sua altezza e la ripartizione delle masse, si avvicinerebbe alla montagna traforata col *tunnel* del Gottardo ».

Ora notiamo che la catena delle Alpi presenta dappertutto delle forme somiglianti, accidentate in modo analogo di valli e contrafforti, i cui fianchi hanno nel loro insieme le stesse inclinazioni. Questo fatto spiega come si giunga ad un apprezzamento abbastanza esatto, non considerando che l'altezza verticale.

L'esattezza sufficiente del metodo indicato dal dott. Stapff è, del resto, stabilita dall'esperienza, poichè essa ha permesso al suo autore di predire in modo approssimativo e tre anni innanzi, la temperatura massima incontrata nel centro del *tunnel* del Gottardo.

È basandosi sulle osservazioni fatte al Moncenisio e al Gottardo che due autorità della scienza, i professori di geologia Heim, alla Scuola Politecnica svizzera, e Renevier, all'Accademia di Losanna, nel paragone fra il Monte Bianco e il Sempione, dal punto di vista geologico e geotermico, hanno indicato le temperature probabili che si incontreranno in questi due *tunnels*.

Riproduciamo i passi dei loro rapporti (del 27 novembre, 7 dicembre 1881 e 4 novembre 1882) che hanno tratto alla questione. Vi si legge:

« Dopo le ricerche geotermiche del dott. Stapff nel *tunnel* del Gottardo e le discussioni cui diedero origine, la questione della temperatura interna probabile non può essere posta in silenzio, nell'esame d'un progetto di *tunnel* alpino.

Sappiamo che un'alta temperatura, sovratutto nell'aria umida, diminuisce assai la capacità del lavoro degli uomini e aumenta considerevolmente le spese. Con una temperatura di 45 centigradi nell'aria umida, e di 55 nell'aria secca, il lavoro di traforo d'un *tunnel* diventa impossibile.

D'altra parte si conoscono in modo generale le leggi di ripartizione della temperatura nelle masse montagnose, ma non abbastanza bene tuttavia per potere determinare troppo esattamente le cifre della temperatura che potrebbe incontrarsi. . . . .

...Se paragoniamo, sotto questo punto di vista, i progetti di *tunnels* del Sempione e del Monte Bianco, perveniamo ai risultati seguenti:

Al Monte Bianco:

1° Nella galleria *Sotto Valle* non s'incontreranno certamente delle temperature che possano produrre sensibili difficoltà per i lavori. Considerando le montagne da cui quella valle è circondata, si deduce che la temperatura interna deve accrescersi abbastanza rapidamente, probabilmente di 1 centigrado per ogni tratto da 20 a 22 metri di traforo, come si è verificato al Gottardo, sotto la valle di *Urseren*. Arriveremmo quindi, per la galleria sotto la valle alle cifre di 15° e 18° centigradi.

2° Nella sezione d'Entrèves a Tacconaz la massa mediana del Monte Bianco si eleva molto più alto al disopra del *tunnel* (3200 metri al *maximum*, 2450 metri in media su sei kilometri) di quello che s'incontri al Sempione...

A destra ed a sinistra del progetto del *tunnel* del Monte Bianco, il rilievo è ancora più saliente che quello sull'asse stesso del *tunnel*, ciò che deve tendere ad aumentare la temperatura interna del monte. Calcolando per paragone la temperatura interna dei *tunnels* del Sempione e del Monte Bianco, troviamo che il *tunnel* del Sempione, presenterebbe una temperatura elevata su una maggiore lunghezza di quella del Monte Bianco, ma che per contro la temperatura interna di quest'ultimo supererebbe nella sua parte mediana, quella che si dovrebbe trovare al Sempione, e *raggiungerebbe un' elevazione tale da dubitare della possibilità della sua esecuzione*. Giudicando questa temperatura secondo le cifre più favorevoli che fornisce l'esperienza acquistata al Gottardo, troviamo che bisogna aspettarsi d'incontrare

nel *tunnel* del Monte Bianco, fra Tacconaz e Entréves, su una lunghezza di 9 km. una temperatura superiore a 30°, nella parte mediana di essi, su 5 km. un calore superiore ai 40°, e che finalmente nella sezione affatto centrale, valutata 3 km., si andrebbe al di là di 50° di temperatura.

Relativamente al Sempione i sig.ri Heim e Renevier credono di potere stimare la temperatura probabile con un errore possibile di + 0 — 3° centigradi e si esprimono come segue:

« Cercando di calcolare la temperatura per mezzo di paragoni col Gottardo, per il tracciato che avete sottoposto al nostro esame, il mio collega, signor Heim, trova le medie probabili seguenti: a tre km. circa sotto l'arco di Avrona il calore raggiungerebbe i 35° centigradi. È là che bisogna aspettarsi di trovare il massimo calore sotterraneo. La temperatura sarebbe di nuovo decrescente sino all'11° km., ove ci sarebbero probabilmente ancora 30° cent. all'incirca. Di là si può supporre ch'essa si manterrà costante fino a 2 km. dalla testa *sud* per decrescere allora rapidamente. »

Non conosciamo i procedimenti di cui si sono serviti i signori Heim e Renevier per determinare queste temperature interne probabili. Come il sig. Stapff, quando si tratta dello studio di un caso particolare, avrebbe tenuto conto, per quanto è possibile, di tutti gli elementi del problema. Vi è una complicazione di calcolo impossibile a seguirsi per le persone che non vi sono famigliari. Noi teniamo a giustificare in un modo approssimativo agli occhi di tutti il calcolo di queste temperature, servendoci di un procedimento affatto elementare.

A questo scopo stabiliamo quali sono gli aumenti di temperatura relativi alla profondità verticale, osservati al Moncenisio e al San Gottardo, sotto tutti i punti più salienti del loro profilo, quali quelli sotto le sommità delle montagne, nel fondo delle valli, ecc, quindi applicheremo i coefficienti così ottenuti per valutare le temperature sotto i punti del profilo del Monte Bianco e del Sempione che presentano alla superficie una configurazione topografica analoga a quella di questi differenti punti del Moncenisio e del San Gottardo.

Dopo una discussione particolareggiata, il sig. De Stockalper arriva alle seguenti conseguenze:

« Riassumendo le condizioni termiche del Sempione per il progetto considerato, noi troviamo che, sulla lunghezza centrale di 13 km. la temperatura oltrepasserà i 30° per giungere progressivamente al *maximum* di 36° verso il centro del *tunnel*....

Riassumendo le condizioni termiche del Monte Bianco, troviamo che su 8 km. la temperatura sarà superiore a 30°; che essa aumenterà progressivamente su questi otto km. in guisa da passare su 3 degli 8 km., la temperatura di 50° e raggiungere il *maximum* di 53°.

Questa temperatura eccessiva non è un ostacolo insormontabile all'esecuzione di questo *tunnel*. Lo crediamo. Ma prima di pronunciarci dobbiamo esaminare in quale proporzione si può, con procedimenti diversi e pratici, abbassare la temperatura dei *tunnels* o trovare il mezzo di meglio resistervi.

(*Continua*).

TARIFFE FERROVIARIE

Ecco il testo della Memoria indirizzata dalla Camera di commercio di Genova all'on. Ministro dei lavori pubblici relativa alle tariffe differenziali, fra la Svizzera e Genova e la Svizzera e Marsiglia, che abbiamo, accennato nel precedente nostro numero:

Genova, 21 settembre.

La Camera di commercio scrivente ebbe già altre volte a rappresentare a codesto Regio Ministero come il commercio di questa Piazza non abbia ancora potuto che molto scarsamente profittare della nuova ferrovia per il valico del Gottardo, sebbene questa nuova arteria commerciale desse all'Italia ed a questa Piazza ampia ragione alla speranza di poter acquistare una grande parte dell'importante mercato Svizzero, il quale veniva a noi tanto ravvicinato da non far temere che si avesse da soffrire concorrenza nel suo approvvigionamento.

Ma la delusione nostra si mantiene in tutta la sua sconsolante eloquenza, non avendo i lamenti del commercio ottenuto quello efficace risultato che è tanto desiderabile per incoraggiare la speculazione e dare impulso allo sviluppo dei nostri rapporti commerciali con quell'importante paese.

È infatti cosa dolorosa, ma pur troppo vera, nonostante tutti i gravissimi sacrifici fatti dall'Italia per i trafori delle Alpi, che Genova anche dopo l'apertura del varco del Gottardo si trova in condizione di non poter lottare col porto concorrente di Marsiglia, causa le sue tariffe ferroviarie che lo collegano ai mercati svizzeri, le quali gli danno una significante prevalenza sul porto di Genova, quantunque per alcuni punti questo abbia assai a suo favore la distanza. Si ripete ora con maggiore estensione il fatto che si verifica sulla linea del Cenisio, e di cui sempre mosse lamento il commercio genovese, per quanto riguarda la importante piazza di Ginevra, a cui è impossibile di giungere vittoriosamente, sebbene il porto di Genova non vi si trovi a maggiore distanza del porto di Marsiglia.

Pertanto è tolta la possibilità di un commercio di cui Genova ha già fruito, e con sufficiente importanza, allorchè lo stesso era fatto sulle vie ordinarie quando non esisteva ancora la comunicazione ferroviaria. Poco importa che sia nostro il vantaggio della percorrenza se non si ha insieme quello del prezzo di trasporto. Quando si tratta di grandi approvvigionamenti e segnatamente di generi di poco valore, come per esempio i cereali, sull'interesse del giungere presto prevale quello dell'economia della spesa; ed è su questa che il commercio fa i suoi calcoli nello studiare la convenienza delle proprie operazioni. Ora questi calcoli, e senza tener conto che dal nostro lato dovremmo avere anche il vantaggio della maggiore speditezza per la minore percorrenza chilometrica del viaggio, si rivolgono a nostro danno per la percorrenza del porto di Marsiglia.

Volendoci per il momento limitare a parlare del trasporto dei cereali, i quali potrebbero fornire un grande alimento al commercio tra Genova e la Svizzera, se si fa un raffronto fra i prezzi da Marsiglia e da Genova, si ravvisa che da Genova si paga una tariffa chilometrica assai più elevata, la quale parifica, e in parecchi casi fa maggiore il prezzo di trasporto, sebbene ne sia minore, e per alcune

destinazioni d'assai, il percorso, anche tenuto conto della distanza virtuale con cui sono tassati i trasporti sulla linea del Gottardo, che ne aumenta di 57 chilometri il percorso reale.

Per questo stato di cose, se si tien conto dei vantaggi di varia natura che ha il porto di Marsiglia su questo di Genova, e della difficoltà di vincerla sui mercati che essa si ha assicurati, si evince la impossibilità in cui si trova questa piazza di dedicarsi a questo proficuo commercio, e la necessità che le sia dato di profittare di tutti i vantaggi aspettati dall'apertura della nuova linea.

Della gravità comparativa delle nostre tariffe si ha una prova nello specchio che si trascrive, il quale si riferisce soltanto ad alcune delle principali destinazioni, osservandosi che un'uguale misura è mantenuta per tutte quante le altre località.

	Marsiglia		Genova	
Kil.	L.		L.	
707	31 94	Alt-Solothum	32 54	K. r. 557
783	29 80	Basilea	29 80	» 562
723	31 94	Langenthal	32 24	» 542
730	31 94	Murgenthal	32 04	» 535
885	34 60	Bischoffzell	34 60	» 537
876	34 32	Glarus	34 32	» 528
828	33 12	Kempthal	33 12	» 480
889	34 97	Romanshor	34 97	» 542
905	35 48	Rorschach	35 48	» 558
834	33 23	Winterthur	33 23	» 486
798	30 37	Zug	30 37	» 420
807	32 49	Zurigo	32 49	» 459
767	32 24	Lentzbourg	33 44	» 448
893	37 13	San Gallo	37 13	» 549

La Camera, senza soffermarsi sulla quistione per conoscere a quali delle Amministrazioni ferroviarie interessate spetti di procedere ad una riforma delle proprie tariffe, si limita a segnalare alla E. V questo stato di cose che pregiudica il commercio di questa piazza e con esso quello dell'intero paese, ed a farle conoscere che, tolti gli ostacoli lamentati,il nostro traffico con la Svizzera potrebbe prendere un rilevante sviluppo.

Più e più volte già e per rappresentanze fatte e ripetute da questa Camera di commercio, e per deliberazioni prese nei Congressi commerciali. si è chiamata la seria attenzione del Governo su questo stato di cose e sulla necessità di porvi riparo, se non si vuol perdere il frutto degli ingenti sacrifizi fatti dal nostro Stato. Specialmente poi si additava come propizia l'occasione a risolvere tali quistioni, quella in cui dovevano negoziarsi e conchiudersi i nuovi trattati di commercio colla Francia, colla Germania e colla Svizzera, sembrando a questa Camera che in questa circostanza non dovessero mancare al nostro Governo i mezzi necessarii per addivenire anche pei trasporti ferroviarii internazionali (che è ora questa una questione principalissima pel commercio) a quei patti di vera reciprocità che, avendo per base la giustizia, devono esistere fra le Nazioni colle quali si hanno legami di amicizia e di vicendevoli interessi.

La Camera pertanto si permette di raccomandare vivamente alla cura dell'E. V. l'importante argomento, trattandosi di cosa che interessa in sommo grado l'avvenire del commercio italiano pur troppo già e per tanti modi sempre più incagliato e combattuto.

Il Presidente: G. Millo.

Informazioni Particolari del *Monitore*

Nel giorno 26 settembre e seguenti si è tenuta a Strasburgo la quarta Conferenza generale sul servizio italo-germanico, della quale abbiamo preannunciata la riunione. Talune questioni di somma importanza non poterono essere discusse, perchè deferite nel frattempo ai rispettivi Governi. Sulle altre l'accordo puossi dire quasi completo, come ci riserviamo a tempo opportuno d'informare i nostri lettori.

A queste conferenze intervennero per le Ferrovie dell'Alta Italia gli Ispettori principali sigg. Melisurgo e Bobbio, per le Meridionali il Capo-controllo signor Prato e l'ing. Rosselli: per le Romane il Capo-controllo sig. Cambi e l'ispettore Becchini. Le varie amministrazioni tedesche, austriache e svizzere erano rappresentate dai rispettivi funzionarii dei Servizi commerciali. Il Direttore generale delle ferrovie imperiali dell'Alsazia-Lorena sig. Mebs, ed il Direttore commerciale sig. Breithaupt presiederono le Conferenze ed il banchetto d'uso, nel quale i delegati italiani furono fatti segno alle maggiori cortesie e distinzioni.

><

Ieri ebbe luogo, per parte della Società concessionaria della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice, la consegna dei fabbricati e delle stazioni ai delegati della Amministrazione dell'Alta Italia. Assisteva alla consegna il Commissario governativo per le ferrovie.

><

In causa dell'innesto nella stazione di Treviso delle due ferrovie complementari Treviso-Motta e Belluno-Feltre-Treviso, entrambe in corso di costruzione, la Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha studiato un progetto per l'ampliamento della predetta stazione onde renderla atta al maggiore servizio che in essa si dovrà verificare.

Tale progetto che riguarda l'esecuzione di tanti lavori per un importo di L. 282,000 fu di recente sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha trasmesso ai signori Capi degli Uffici tecnici dipendenti dal suo Dicastero, la seguente circolare relativa alle informazioni da darsi al Ministero stesso in via d'urgenza.

Ecco il testo della circolare:

« Trovando opportuno che nei casi di gravi guasti » alle opere pubbliche per inondazioni od altri ac» cidenti, possa anche questo Ministero cooperare » immediatamente, se necessario, all'adozione dei » provvedimenti richiesti per riparare ai danni, prego » tutti i Capi di Uffici tecnici dipendenti da questo » Ministero ed in ispecie gli Ingegneri-capi del Genio » civile, a volere, nei casi suaccennati, informare » subito il Ministero stesso, per via telegrafica, sul» l'accaduto e sulle disposizioni prese d'urgenza, » salve le altre comunicazioni a farsi in base al re» golamento in vigore.

« *Il Ministro*
« Genala. »

><

Abbiamo da Firenze che il R. Commissario tecnico per l'esercizio delle Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule ha dato parere favorevole all'impianto di una tramvia a vapore Lugo-Fusignano-Alfonsine presentato all'approvazione governativa dal sig. ing. Filippo Buriani. La tramvia ha la lunghezza di 18 chilom. e le rotaie relative verrebbero posate sulle strade provinciali denominate Quarantola e Stoppata

><

La Società anonima per i tramways vercellesi ha avanzato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l'autorizzazione all'esercizio mediante trazione a vapore della linea Gattinara-Aranco.

><

Il Consiglio comunale di Grammichele ha emesso voto al Governo del Re perchè voglia affrettare l'appalto dei primi due tronchi della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, facendo con ciò piena adesione al voto allo stesso scopo espresso dalla Rappresentanza comunale di Caltagirone, al quale abbiamo accennato in un precedente numero del *Monitore*.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto completo di ampliamento e di sistemazione della Stazione ferroviaria di Nocera dei Pagani, da essa Amministrazione concordato con quella delle ferrovie romane. La spesa che si presume possa occorrere per la esecuzione di tutti i lavori progettati si fa ascendere a L. 575,000.

><

La Società generale delle ferrovie complementari ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto definitivo della linea di 4ª categoria da Como a Laveno per Malnate e Varese, stata concessa alla provincia di Como.

Giusta tale progetto, la linea risulterebbe della lunghezza di m. 51,300, ed il relativo importo totale sarebbe preventivato in L. 9,850,000, ciò che corrisponderebbe ad una media chilometrica di L. 190,000 all'incirca.

La pendenza massima adottata nella altimetria della linea non supera il 22 per mille ed i raggi minimi delle curve ammessi in planimetria sono di m. 200 pel tratto da Como a Malnate e di m. 250 pel tratto successivo da Malnate a Laveno.

Le Stazioni e fermate previste in progetto sono: Como, Camerlata, Grandate-Lucino, Civello, Caccivio, Olgiate, Solbiate, Malnate, Varese, Castenno, Molina, Gavirate, Sant'Andrea, Gemonio e Laveno.

><

Abbiamo da Genova che il Sindaco di Sampierdarena ha instato presso l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia onde ottenere che quella Stazione ferroviaria, come quella di Genova e gli scali di San Benigno e di Santa Limbania, sia ammessa a fruire delle tariffe locali a piccola velocità n. 5 e 7.

A questo proposito sappiamo che l'Amministrazione ferroviaria predetta, per la considerazione che la Stazione di Sampierdarena può ritenersi più che altro una succursale al Porto di Genova, non avrebbe difficoltà ad accordare la chiesta facilitazione sempre quando si tratti effettivamente di trasporti nelle stesse condizioni di quelle stabilite per Genova e salva, ben inteso, l'approvazione governativa.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di contratto, il capitolato d'oneri ed i disegni relativi alla concessione a trattativa privata, allo Stabilimento di Pietrarsa e dei Granili di n. 25 carrozze, delle quali 5 di 1ª classe, 10 di 2ª e 10 di 3ª, occorrenti per le nuove ferrovie complementari.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha dato le disposizioni necessarie perchè siano messe in vigore le modificazioni al regolamento della Cassa-Pensioni, ammesse dal Consiglio di amministrazione di quelle ferrovie e testè sanzionate dal Ministero dei lavori pubblici.

><

I signori Fraviga e Gola Viarana hanno ripresentato al Ministero dei lavori pubblici i piani esecutivi di una strada ferrata da Gozzano alla Cava d'Alzo, invocando la sanzione e l'approvazione della ferrovia medesima, la quale costituirebbe una linea privata di 2ª categoria destinata al trasporto di materiali dalla Cava d'Alzo alla Stazione di Gozzano.

><

Intorno al progetto di appalto, testè ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, relativo al tronco dal torrente Nucetto al rivo Morsecco, della ferrovia di 3ª categoria da Ceva ad Ormea, riceviamo le seguenti informazioni:

Il tronco ha la lunghezza di m. 11.950 ed il relativo importo complessivo è preventivato in L. 1,350,000, ossia L. 112,000 in media al chilometro di strada.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 7.900 di allineamenti e da m. 4050 di tratti in curva, il cui raggio minimo è limitato a m. 300. L'andamento altimetrico poi è costituito da m. 1.600 di livellette orizzontali e da m. 10,350 di livellette in pendenza; la inclinazione massima adottata è quella del 14 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua che si incontreranno colla ferrovia, e per dare il necessario sfogo alle acque piovane sono progettate n. 53 opere d'arte, nessuna delle quali ha una importanza speciale.

Onde provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada verranno costruite N. 12 case cantoniere e n. 4 garette da guardiano.

><

Ecco lo stato dei progetti per costruzione di nuove ferrovie al 30 settembre 1883:

	N.	lunghezza	IMPORTO dei progetti	a base d'asta
Appaltati od in corso d'appalto . . .	182	1,537,006	377,417,080	314,442,972
Ammessi dal Consiglio di Stato .	1	8,760	6,900,000	6,160,600
Id. dal Consiglio super. dei lav. pubb.	1	15,800	3,360,000	2,260,000
In esame presso il Consiglio di Stato	3	27,273	6.598,255	5,494,106
Id. presso il Consiglio sup. dei lav. pubb.	21	297,212	77,068,630	64,455,605
Rinviati alle Direzioni per modifiche	10	104,035	33,173,868	28,883,524
Totale	218	1,990,086	505,517,883	421,696,807

><

Dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato il preliminare contratto per esproprio terreni per l'ampliamento della Stazione di Spezia.

Idem per l'ampliamento delle Stazioni di Tortona, Parma e Piteccio.

Ha approvato la Convenzione da stipularsi col comune di Pontida per una fermata al casello n. 17 fra Bergamo e Lecco.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione i seguenti progetti:

pei lavori d'ampliamento e di sistemazione della Stazione di Nocera, pei quali si richiede la spesa di lire 580,000:

per ricarico delle scogliere di difesa del ponte sul Basento al km. 256 + 300 da Napoli della linea Eboli-Potenza-Metaponto. Tali scogliere, rese necessarie per salvaguardare l'esistenza del ponte, richiederanno la spesa di L. 16,000;

per l'impianto di un binario e di un piano caricatore in servizio della cava di pietra, denominata Quercia, da espropriarsi al km. 129 + 550 della linea Napoli-Potenza.

La spesa all'uopo occorrente è preventivata nella somma di L. 22,000.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta del 25 settembre 1882, dopo aver trattato alcuni affari interni, approvava quanto appresso:

1. Ricambio delle travate al ponte dei Navicelli (chilom. 16 della linea Firenze-Livorno).
2. Armatura provvisoria del ponte sull'Albegna (linea Pisa-Roma).
3. Rialzamento del fabbricato viaggiatori della Stazione di Palo.
4. Costruzione di un fabbricato per Uffici ed alloggi alla Stazione di Monte Antico.
5. Modificazioni di tariffa pel trasporto del tartaro greggio.
6. Acquisto di ghiaia e pietrisco, di passamanterie e di abete in tavole.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato sopra i seguenti affari:

1. Rigetto del ricorso della Ditta Modigliani contro il R. Decreto che autorizza la Società mineraria di Montesanto ad espropriare per causa di pubblica utilità una sorgente in comune d'Iglesias; 2. Approvazione del progetto di tramvia a vapore Napoli (città)-Piedigrotta; 3. Classifica fra le provinciali della strada n. 27 e relativo ponte sull'Adda; 4. Approvazione del progetto di adattamento del palazzo Corsini ad uso di Accademia delle scienze (Roma).

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue adunanze del 25 e del 28 settembre si è pronunciato favorevolmente, fra gli altri, sui seguenti progetti:

Progetto addizionale ai lavori di ordinaria manutenzione del fiume Adda emissario del Lago di Como e suoi confluenti (Como);

Id. dei lavori di difesa frontale della sponda destra del Po (Parma);

Id. di riparazione in quattro località del fiume Serio presso Alfonsine (Ravenna);

Id. per rialzare ed ingrossare l'argine destro del fiume Secchia tra i froldi Tassani e Montirone (Modena);

Id. di un ponte metallico sul torrente Oliero in comune di Valstagna (Vicenza);

Id. per riparazioni alla sponda interna dei froldi uniti Francolino e Sabbione sulla destra del Po (Ferrara);

Dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione e le opere occorrenti alla costruzione d'un tiro a segno nella città di Torino;

Progetto d'un viadotto nella Valle Giona, lungo la ferrovia Como-Malnate-Laveno;

Id. d'ampliamento della stazione di Empoli, sulla linea Firenze-Livorno;

Id. d'appalto delle travate metalliche lungo la ferrovia Ascoli-San Benedetto;

Id. definitivo del primo, secondo e terzo tronco della ferrovia Cosenza-Nocera;

Dichiarazione di pubblica utilità pel riordinamento del convitto Cirillo in Napoli;

Progetto di lavori di miglioramento della casa di pena d'Orvieto;

Id. d'adattamento di locali per uso degli Archivi di Stato in Pisa.

><

Voti del Consiglio di Stato. — *Dichiarazioni di pubblica utilità*:

Allargamento della Via *antica* in Comune di Sestri Ponente.

Id. della borgata Macina in Comune Gioiosa Jonio.

Sistemazione del Corso in Comune di Santerano in Colle.

Ampliamento della Stazione ferroviaria di Cisano.

Costruzione e ampliamento del piazzale della Stazione di San Giacomo Calopezzati.

Condotta d'acqua nel Comune di Orsara Bormida.

Approvazione della rescissione del contratto Dramis per la costruzione della ferrovia Foggia-Manfredonia.

Id. della Convenzione Santini circa i lavori al Tevere.

Id. del progetto di manutenzione delle opere d'arte a Porto Cagliari.

Id. id. fornitura ed armamento della ferrovia Brescia-Iseo.

Id. id. ampliamento della Stazione di Riola.

Id. id. manutenzione del 1° e 2° tronco della strada Sapri-Jonio.

Id. id. manutenzione del ponte girante nel porto di Livorno.

Id. id. maggiori lavori al ponte sul Tevere (ferrovia Viterbo-Attigliano).

Id. id. concessione della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma.

Id. id. provvista di scambi ferroviari sulla linea Taranto Brindisi.

Id. id. manutenzione del 3° tronco della Nazionale-Sapri-Jonio.

Id. id. costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Rotonda a Valsimi.

><

Il Consiglio di Stato ha espresso avviso che possa approvarsi il progetto di appalto e indirsi l'asta per provvedere alla fornitura dei ferri occorrenti all'armamento della ferrovia da Brescia ad Iseo.

Tale fornitura è ripartita in tre lotti, cioè:

1. Tonn. 1885 di rotaie in acciaio Bessemer, tipo Vignole, L. 272,606.58;
2. Quint. 674 di stecche e quint. 324 di piastre di giunzione, per un importo presunto di L. 31,936;
3. Quint. 109 di chiavarde e quint. 270 di ramponi, la cui spesa è prevista in L. 14,350.

Il totale della fornitura ammonta quindi a L. 318,892.58.

Il Consiglio predetto ha inoltre approvato un altro progetto di appalto, il quale riguarda la provvista degli scambi e del materiale fisso occorrente per le Stazioni della linea di 2ª categoria da Taranto a Brindisi.

L'importo presunto per la fornitura degli scambi rileva a L. 56,000, quello per la provvista dei meccanismi fissi, a L. 52,450.

><

Decreti Reali 23 settembre 1883:

Reiezione dei ricorsi dei Comuni di Millesimo, Calizzano, Bardineto, Osiglio e Cosseria contro la costituzione del Consorzio per la strada da Calizzano a Millesimo (Genova).

Reiezione del ricorso del Comune di Ferrandina contro i provvedimenti per la sua viabilità obbligatoria.

Dichiarazione di pubblica utilità della costruzione della strada dal Porto di Torre del Greco alla città.

Concessione della strada ferrata Novara-Saronno per Busto Arsizio.

Autorizzazione per la nuova inalveazione di un tratto del torrente Parcel.

Reiezione del ricorso Rota contro la demolizione delle opere eseguite nell'alveo del rio Palera.

Dichiarazione di pubblica utilità della costruzione di un canale di derivazione dall'Aniene.

Reiezione del ricorso del Comune di Bussolino Gassinese contro la costruzione d'ufficio della strada detta Della Valle.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Legnago-Monselice — L'appalto tenutosi il 25 settembre per la costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice comune alla ferrovia in esercizio Padova-Rovigo, compreso fra la Stazione di Monselice ed il canale Bisatto, dell'importo di L. 114,300, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Padova offrì il ribasso di L. 34 25 0[0] il signor Valentini Pietro domiciliato a Padova, che rimase provvisoriamente deliberatario per la somma di L. 75,152.25.

La scadenza dei *fatali* è fissata pel giorno 20 corrente.

Ferrovia Napoli-Pozzuoli Baia Cuma. — Il 30 settembre, alle ore 10 antim., è stata stipulata fra i ministri Genala e Magliani, in rappresentanza dell'Amministrazione dello Stato, e i signori comm. Domenico Gallotti e avv. P. Carini, in nome della *Società per le ferrovie Napoletane*, la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia da Napoli (Largo di Montesanto) a Pozzuoli, Baja e Cuma.

Questa linea della lunghezza di 19 chilometri costerà circa 3 milioni e mezzo: essa sarà costruita secondo il 4° tipo delle ferrovie economiche, rimanendo tuttavia in facoltà della Società concessionaria di adottare lo scartamento ordinario, ciò che potrà forse esserle consigliato da eventuali prolungamenti e diramazioni.

Uno speciale servizio di navigazione a vapore metterà in comunicazione l'estremo della linea con le vicine isole di Procida ed Ischia. (*Boll. delle finanze*).

Succursale dei Giovi — Nei quattro mesi dacchè i lavori sono intrapresi, la grande galleria è già forata per 170 metri allo sbocco di Ronco, per 150 circa da Mignanego. Le due gallerie inclinate o pozzi a Busalla s'inoltrano già l'una per 93 metri, l'altra per 80.

Ferrovie venete. — I giornali padovani pubblicano la seguente notizia:

« Sappiamo che la Deputazione provinciale, in seduta di ieri (28), ha deliberato di associarsi a quella di Venezia per ricorrere tanto in ordine che in merito contro il Decreto prefettizio che annullò il deliberato 19 giugno 1882 di quel Consiglio provinciale relativo al gruppo delle ferrovie nelle quali è cointeressata la nostra Provincia ».

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — La Direzione delle Strade ferrate dell'Alta Italia avvisa che, in seguito ad apposita Convenzione colla Società della ferrovia (a sezione ridotta) Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, stata debitamente approvata dal Consiglio d'amministrazione, a cominciare dal 1° ottobre corr., è stato attuato un servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, nonchè pel numerario e preziosi colle Stazioni della detta ferrovia a mezzo di quella di Modena.

Società per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — Il Consiglio d'amministrazione ha deliberata l'emissione delle 1.600 Azioni da L. 250 cadauna, corrispondente alle L. 400,000 d'aumento del capitale sociale. Per gli azionisti che intendono approfittare del diritto di prelazione sulle Azioni stesse, la relativa sottoscrizione sarà aperta presso la sede della Società dal 15 ottobre p. v. al mezzodì del 20 stesso mese, scorso il qual termine si provvederà altrimenti al collocamento delle nuove Azioni non assunte dagli attuali azionisti. Ogni soscrittore dovrà all'atto della sottoscrizione giustificare l'eseguito versamento alla Cassa della Società in Milano, presso i signori figli Weill-Schott e C. dell'ammontare del valore nominale delle nuove Azioni da esso assunte.

Ferrovia Barolo-Alba-San Damiano. — L'ing. Deangelis di Alessandria, sta elaborando un progetto per la costruzione di una ferrovia economica collo scartamento ordinario, sul tipo della Novi-Ovada, la quale, partendo da San Damiano (paese) tocchi San Martino, Govone, Priocca, Magliano, ecc., ed attraversando la linea Cavallermaggiore-Alessandria in Alba si prolunghi fino a Barolo.

Questa ferrovia economica avrebbe la prospettiva di congiungersi ad una estremità con Asti, e dall'altra con Monchiero, quando si realizzino determinate condizioni.

Ferrovie elettriche. — L'on. Ministro d'agricoltura e commercio ha pubblicata la relazione dell'ing. Piccoli, delegato governativo alla Esposizione d'elettricità a Monaco. Nella relazione istessa si propone che venga presentato al Parlamento un progetto il quale regoli le linee e le reti elettriche destinate a scopi industriali, per autorizzare le Autorità centrali e locali a dare le concessioni richieste; inoltre si consiglia d'istituire in una delle nostre scuole d'applicazione un ramo speciale per gli studi elettrici.

Catastrofe tramviaria a Napoli. — Il tramvia che parte dal centro di Napoli per recarsi a Capodimonte è uscito ad un certo punto dalle rotaie il giorno 30 settembre, in cui, essendo domenica, era per soprappiù carico di molti viaggiatori, e venne travolto in un vicino fossato urtandosi le carrozze l'una contro l'altra. L'oscurità aggiunse nuovo terrore alla scena di desolazione e rovina che ne seguì. Vi furono 4 morti e 20 feriti.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* che il Ministero della guerra ha vietata la concessione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale alla Società generale delle ferrovie economiche di Bruxelles.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Parecchi periodici svizzeri annunciano che gli esperti, i quali hanno esaminato lo stato finanziario delle città garanti della Ferrovia Nazionale Svizzera, nel loro rapporto propongono che la Confederazione abbia a fare a dette città un prestito a favorevolissime condizioni.

La ferrovia dell'Arlberg — I lavori di questa intrapresa procedono alacremente e, secondo ogni probabilità, il perforamento della galleria di 10.270 metri, sarà ultimato per la fine di ottobre, dappoichè non restano a perforare che 1180 metri.

La ferrovia dell'Arlberg col grande traforo del monte Arl, al confine del Tirolo verso la Svizzera, verrà aperta al servizio entro l'agosto 1884. L'intera linea sarà pertanto stata costruita nei periodo di due anni e mezzo con notevole risparmio del tempo che era stato preveduto necessario.

Mercè questa linea l'Ungheria sopratutto troverà pei suoi prodotti uno sfogo assai più facile che non fosse sinora, e sarà essa specialmente che ne sentirà i più immediati vantaggi.

Ad ogni modo sarà uno spostamento nelle correnti commerciali, dal quale Genova e Venezia ne avranno danno,

se con opportuni provvedimenti di tariffe non se ne preverranno gli effetti.

Ferrovie austro-ungariche — La *Wiener Bankverein*, in comune colla *Vereinsbank* di Francoforte, ha ottenuto dal Governo ungherese la concessione d'una ferrovia da Pesth a Gran. Il capitale necessario per la costruzione di questa via, lunga 42 kil., è di 5 milioni e mezzo.

— La concessione della linea da Laun a Leitmeritz e a Leipa, dice la *Nuova Stampa Libera*, sarà accordata fra poco alla Compagnia del Nord Ovest. A Leitmeritz, dei lavori d'installazione al porto devono facilitare la comunicazione fra la ferrovia e la navigazione.

La stessa Compagnia sollecita la concessione d'una linea da Brünn a Deutsch-Brod, che avrà uno sviluppo di 115 km., e d'una linea di 60 km. da Kuttenberg a Mstetic. Ma la concessione alla Nord-Ovest di queste linee incontra degli ostacoli, perchè essa toccherà i diritti della Società austro-ungarica delle ferrovie dello Stato. Queste due linee costeranno 15 milioni di fiorini.

— La *Presse*, foglio ufficioso, riferisce che, secondo tutte le probabilità, la Legislatura si occuperà dopo le vacanze di Natale d'un progetto relativo al riscatto da parte dello stato della ferrovia Imperatore Francesco Giuseppe, e nel tempo stesso delle proposte relative all'espropriazione, a profitto dello Stato, di ferrovie del Vorarlberg e del Principe Imperiale Rodolfo.

Ferrovie germaniche. — Il Ministero dei lavori pubblici in Prussia studia un grandioso progetto di allargamento della rete ferroviaria dello Stato, e propriamente quella delle provincie orientali dal punto di vista economico e strategico.

Il sopravanzo di dette ferrovie, di fronte alle entrate dell'anno scorso, raggiunse circa la cifra di 20 milioni di marchi.

Ferrovie russe. — Nei Circoli governativi russi viene ventilata caldamente la questione di una nuova ferrovia degli Urali.

La linea ferroviaria progettata servirebbe di comunicazione per tutti gli stabilimenti industriali posti sugli Urali meridionali, ed al settentrione essa giungerebbe fino a Jekaterinburg.

Nello stesso tempo verrebbe costruita a Mezzogiorno una linea di congiungimento colla navigazione sul Wolga.

Questa nuova linea ferroviaria, importantissima pel territorio centrale degli Urali, congiungerebbe bensì Perm, Jekaterinburg, Slatoust, ed Ufa con la navigazione sul fiume Wolga, ma non avrebbe alcun punto di riunione colla rete ferroviaria europea.

Per rimediare a tale difetto, il Ministero russo delle comunicazioni stima necessario di far costruire un tronco di congiungimento da Jekaterinburg verso Mezzogiorno fino a Ischeljabinsk.

Affine di rendere perfetto tale congiungimento, il fiume Bjelaja deve venir attraversato dalla linea ferroviaria presso Ufa, da dove poi, la linea passando sopra il ponte Ssyfran andrà direttamente a Ssamara, e così sarà congiunta col Mar Nero, col Mar Caspio, e col Caucaso.

— Entro l'anno corrente verrà incominciata la costruzione della ferrovia Wowcsieliza-Sohmerinka tra il confine della Bocovina (Austria) e la ferrovia di Kiew.

Questa nuova ferrovia sarà lunga 270 *werste*, e costerà 75,000 rubli per *werste*, ossia rubli 20,250,000.

Ferrovie turche. — Scrivono da Costantinopoli che i commercianti di colà insistono presso la Porta, affinchè essa costruisca quanto prima una congiunzione diretta ferroviaria tra la capitale dell'Impero ottomano e Salonicco.

Essi sostengono che, mancando questa congiunzione ferroviaria, le spedizioni delle merci da e per Salonicco riescono loro troppo costose, giacchè il lungo viaggio Filippopoli-Nisch-Vranja-Salonicco, il doppio dazio di transito al confine serbo e al confine bulgaro, rincarano oltre misura le merci.

I commercianti di Filippopoli tuttavia si accontenterebbero per ora anche di una congiunzione indiretta con Salonicco, non potendo averne una diretta, e cioè di un tronco Filippopoli-Vranja.

Ferrovie scandinave. — Secondo una statistica ufficiale, lo sviluppo delle ferrovie dei tre regni scandinavi era, al 31 dicembre 1881, il seguente:

Svezia km. 6,193; Norvegia km. 1329; Danimarca kilometri 1,620. In quel tempo il Governo non conosceva i risultati che di 8,661 km., ripartiti come segue: Svezia km. 6,159; Norvegia km. 1,117; Danimarca km. 1,385. — Ecco i risultati di queste ferrovie:

		Svezia	*Norvegia*	*Danimarca*
Media della lunghezza esercita	Km.	5,956	1,103	1,361
Capitale impiegato milioni	Fr.	607 1/2	118 1/10	114 4/10
Reddito totale	Fr.	13,498,663	2,549,824	8,511,448
Spese	»	25,156,779	4,874,842	10,468,826
Benefizio netto	»	20,419,845	1,747,883	5,582,229

Il benefizio netto era in media, in rapporto al capitale impiegato in Svezia del 3.36 0/0, in Norvegia dell'1.50 0/0, e in Danimarca del 4.90 0/0 Le spese variavano in rapporto al reddito lordo in Svezia tra 33,7 e 90,5 0/0, in Norvegia fra 53,7 e 109,3 0/0 ed in Danimarca tra 53,3 e 74,7 0/0.

Ferrovie africane. — Fra le opere principali che sta ora compiendo la colonia francese al Senegal vi sono la costruzione di una ferrovia da San Luigi a Dakar, e di un'altra per unire la parte superiore del fiume del Senegal al Niger. La ferrovia da Dakar a San Luigi è destinata a facilitare l'imbarco e lo sbarco delle merci provenienti dal fiume o aventi questa destinazione. La linea da Dakar va a Rufisque, quindi, attraversando il Cayor, arriva a San Luigi con uno sviluppo di 259 km. Concessa ad una Compagnia francese, mediante una garanzia di 1,154 fr. per km., questa linea è aperta all'esercizio dal mese di gennaio u. s. per una lunghezza da 20 a 30 km., a ciascuna estremità; si spera che potrà essere terminata nel 1884.

Scontro ferroviario — Il treno diretto proveniente da Monaco e che arriva a Kufstein verso le 11 1/2 antim. nell'entrare in Stazione, si scontrò pochi giorni or sono, (per sbaglio avvenuto nello scambio del binario), con altro treno poco prima arrivato da Innsbruck.

L'urto senz'essere stato dei più violenti, stante il rallentamento del treno di Monaco, fu tuttavia grave, e parecchi passeggieri riportarono qualche ferita.

Ma il pericolo d'un più grave disastro si manifestò tosto col fatto che alcune scintille sviluppatesi dalla caldaia di una locomotiva, comunicando il fuoco al carbone dell'annesso *tender*, facevano temere dello scoppio della caldaia.

Un allarme di: *Si salvi chi può!*..... fu tosto emesso dal personale ferroviario all'indirizzo dei passeggieri ancora storditi dall'inattesa scossa ricevuta.

In un baleno tutti procurarono di discendere alla meglio ed in fretta dal treno cercando di rifugiarsi su per il pendìo delle adiacenti colline. Per buona sorte essendosi potuto domare l'incendio del *tender*, il temuto scoppio della caldaia fu scongiurato; ma i feriti a causa dello scontro sono una ventina.

Accidenti ferroviarii in Francia — Da una statistica francese risulta che gli accidenti nel trasporto dei viaggiatori erano in Francia infinitamente più numerosi prima della costruzione delle ferrovie.

Ai tempi delle Messaggerie si aveva:

Un viaggiatore ucciso su circa 355 mila viaggiatori trasportati;

Un viaggiatore ferito su 30 mila viaggiatori trasportati.

Ora sopra i 1,781,403,687 viaggiatori trasportati per ferrovia dal 7 settembre 1835 al 31 dicembre 1875 si ebbe soltanto:

Un viaggiatore ucciso su 5,178,490 viaggiatori trasportati.

Un viaggiatore ferito su 580,450 viaggiatori trasportati.

Notizie Diverse

Convenzioni fra Genova ed il Governo. — I ministri Depretis, Magliani, Ferrero, Genala ed Acton, hanno sottoscritto le *convenzioni* che da lungo tempo trattavansi, per definire amichevolmente molte quistioni vertenti fra lo Stato e il municipio di Genova, di cui parlammo nel nostro ultimo numero.

Il municipio era rappresentato dal barone Podestà e dall'assessore Falcone. La sostanza delle combinazioni adottate è la seguente, secondo le informazioni della *Rassegna*:

Il municipio assume la concessione di costruire ed esercitare per 90 anni, o per mezzo di sotto concessionari, i magazzini pel petrolio ed altre merci pericolose nella *spiaggetta della Lanterna* e il Governo promette di concentrare in una attigua area del porto tutti gli sbarchi di tali materie.

Il municipio cede al Governo il fabbricato dei magazzeni generali, meno il sovrapposto terrazzo di cui conserva la proprietà e rinunzia a costrurre il terzo ed ultimo tratto dei detti magazzeni.

Demolisce il porticato e terrazzo di via Carlo Alberto e piazza Caricamento e cede alla ferrovia una striscia dell'area di detto porticato lungo la calata.

Il Governo paga al municipio un milione e centomila lire; provvede alla sistemazione di via Milano fino al *tunnel* della tramvia e si obbliga di non alzar costruzioni sulle calate antistanti a tutta la via Milano oltre un'altezza determinata.

É riservata al Governo la facoltà di alzare di 90 centimetri il terrazzo dei magazzeni generali.

Il municipio è dispensato dall'obbligo di costrurre gli scali d'alaggio o apparati equivalenii in Darsena e il ponte girante all'entrata della Darsena e bacino.

Il Governo promette di costrurre nel più breve termine possibile i nuovi bacini di carenaggio e di rinnovare entro due anni la stazione ferroviaria di piazza Caricamento e il binario della ferrovia da piazza Principe al palazzo di S. Giorgio.

Questo binario sarà collocato sulle calate esterne fino al seno di S. Limbania e dai Salumi fino al Mandraccio.

Dai Salumi fino al seno di S. Limbania sarà collocato in modo da lasciare alla via Carlo Alberto la larghezza libera e costante di almeno 20 metri; eccetto lo strozzamento reso necessario dal bacino di carenaggio; tutte le opere relative a questi spostamenti del binario saranno a carico del Governo.

Il Governo cede gratuitamente al municipio le aree governative circostanti al palazzo di S. Giorgio e quelle che fiancheggia la strada di circonvallazione a mare compreso il piazzale della marina.

Il Governo permette lo spianamento delle *fronti basse* con regolarizzazione di piazza d'armi. Tale opera sarà fatta a cura e spese del municipio e si presume che sia per costare dalle 850 mila alle 900 mila lire.

In compenso cede al municipio la parte della spianata del Bisagno che è a nord del ponte Pila che è di circa 44,000 metri quadrati. Il valore di quest'area, calcolato a lire 20 per metro quadrato costituirà approssimativamente il compenso della spesa che dovrà fare, come sopra, il municipio; se vi saranno differenze in più o in meno saranno pagate in denaro.

I sei milioni votati dal municipio per concorso alla ferrovia del Gottardo saranno pagati senza decorrenza di interessi in tante annualità uguali di lire 300,000 ciascuna e principieranno a decorrere dal 1° gennaio 1886.

La Cassa di depositi e prestiti farà un mutuo di 10 milioni all'annuo interesse del 4 0[0 al municipio; tale somma sarà ritirata dal municipio in ragione di 1 milione all'anno, e rimborsata in 35 anni colle solite norme di rimborso ad ammortizzo ed interesse composto.

Sarebbe forse più esatto dire che si tratta di 10 mutui di un milione ciascuno alle condizioni suddette.

Il municipio ottiene il formale affidamento che alla scadenza dell'attuale contratto di abbonamento al dazio consumo governativo, il relativo canone, che ora è grandemente gravoso, sarà preso in revisione ed equamente diminuito.

Tutto questo sarà a suo tempo presentato all'approvazione del Consiglio comunale di Genova e le parti che richiedono la sanzione legislativa all'approvazione del Parlamento.

Nomina. — In data del 27 scorso settembre Sua Maestà il Re ha firmato il decreto con cui si nomina il commendatore Camillo Carloni a direttore generale di ponti e strade.

Servizio cumulativo. — Il ministro di agricoltura e commercio, vista la relazione dell'on. Delvecchio sopra la convenzione per il servizio cumulativo tra le strade ferrate e la Società di navigazione generale italiana, ha deliberato di acconsentire che tale convenzione entri in vigore.

Telegrafi sotterranei — La Standard Cable Company di New York avrà il permesso di collocare una linea di fili sotterranei che connetterà il Campidoglio coi Dipartimenti esecutivi.

Se l'esperimento riesce bene, il sistema potrà essere adottato per tutto il distretto.

La Commissione però non vuole accettare alcun piano prima che gli elettricisti, che stanno ora provando dei metodi di telegrafia sotterranea in New York, siano giunti ad una conclusione. In questo frattempo si permetteranno degli esperimenti.

La Commissione intende assolutamente di mettere tutti i fili sotto terra non appena si sarà adottato il metodo per far ciò.

Le Compagnie di Telefoni hanno avuto licenza di piantare pochi pali nuovi, ma alla condizione di doverli levare 60 giorni dopo che ne riceveranno avviso.

Il Canale del mare del Nord. — Da molto tempo si parla di costruire un canale fra il mare del Nord e il Baltico.

Fin dal 1571, il duca Alfonso di Schleswig-Holstein presentò un progetto a Massimiliano II, imperatore di Germania; e soltanto nel 1784, i due mari furono uniti da Tonnig a Kiel, approfondando e regolando il letto dell'Eider. Vi sono stati molti progetti compilati negli ultimi 40 anni, e nel 1848 i fratelli Christenden offerero al Re di Danimarca di aprire un largo canale fra Büttel sulla riva destra dell'Elba e la Baja di Echenforde sul Baltico e di costruire nel centro della penisola un forte marittimo Ma non ne fu fatto nulla e nel 1860 una Società americana sottopose un altro progetto al Governo danese che dapprincipio l'approvò, ma dopo lo abbandonò in causa dello scoppio della guerra fra la Danimarca e l'Austria e la Prussia nel 1863.

Dopo di allora molti nuovi progetti furono presentati e pare che l'uno o l'altro sarà finalmente eseguito. Il lavoro sarà fatto naturalmente sotto il controllo della Germania, e come quella che possiede l'Holstein potrà mandare le sue navi da guerra da Wilhelmshafen e sarà fino ad un certo punto padrona del Baltico.

Nella Baja di Kiel si stanno costruendo nuove fortificazioni e la riva sinistra dell'Elba è già munita di numerose opere di difesa da Buxhaven quasi fino ad Amburgo. Secondo il progetto che, a quanto si crede, sarà probabilmente adottato, il canale partirà dall'Elba fino ad un punto fra Brunsbüttel e Santa Margherita, passerà di fronte alle fortificazioni di Rendsburg e sboccherà nella Baja di Kiel ad Holtenau a mezzogiorno delle fortificazioni di Friedrichsort che dominano l'estuario. La lunghezza da mare a mare sarebbe di 60 miglia e mezzo, la larghezza di 360 piedi al livello dell'acqua e la profondità di 30 piedi, sufficiente perciò a permettere il transito delle più grandi corrazzate Il *Konig Wilhelm* che ha uno spostamento di 9575 tonnellate ed è lungo 351 piedi potrebbe passarvi senza nessuna difficoltà. La stima mostra, che inclusi i lavori di difesa, il lavoro si potrebbe compiere in cinque anni, impiegando 10,000 operaj e colla spesa di 150 milioni di franchi. Si dubita che questo lavoro possa alla fine essere intrapreso

dal Governo germanico, poichè il principe Bismarck parlando al Reichstag su questa questione disse: « *Noi dobbiamo dedicare a questa impresa il tempo e le risorse che la pace pone a nostra disposizione.* »

Necrologio — Il 26 settembre 1883 è morto in Torino, nell'età d'anni 56, il comm. ingegnere GIUSEPPE BONELLI. Uomo intelligente ed attivo fece progetti per la congiunzione dell'Italia colla Francia, mediante un traforo del Monte Bianco, e per coordinare questo con un altro onde aprire una via dal Piemonte al mare perforando il Col di Nava. - A Lui si deve la costruzione della tramvia Torino-Carignano-Carmagnola, con diramazione per Moretta e Saluzzo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana le Azioni delle ferrovie Meridionali raccolsero quasi per sè sole il favore del mercato, e le vedemmo figurare anche in quei luoghi, non usi a negoziarle, Milano per esempio. Il loro prezzo è stato sempre ben tenuto alla cifra di 510 a 511 anche nei giorni di liquidazione, malgrado le molte consegne che si verificarono per parte dei venditori, per conto di molti acquisitori esteri.

Le Obbligazioni Meridionali ebbero richieste a 277.50; i Buoni, per contro, rimasero nominali a 534.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, diedero luogo a qualche transazione al prezzo di 292, e quelle di seconda emissione a 289.50.

Non furono dimenticate affatto le Sarde A a 274.50; la serie B a 271; le nuove a 277.50.

Rimasero nominali le Centrali Toscane a 466; le Lombarde a 293; le Azioni Gottardo a 535 e 536; le Azioni Ferrovie Romane a 131.50.

PAGAMENTI

Società Anonima della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — *Prestito 1878.* — Dal 1.o ottobre pagamento interessi semestrali in L. *7.50* (oro), a Milano, A. Villa, piazza della Scala, 3; Roma, Cassa del Banco di Napoli.

Ferrovia Briantea Monza-Calolzio. — Dal 1.o ottobre. pagamento interessi in L. *6.35* nette, in Milano, Giulio Belinzaghi, via Andegari, n. 14.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL*)*

Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino (5 ottobre). — Provvista di kg. 3,000 ottone in lamiera mezzana, importo L. 6,900; kg. 2,500 ottone in lamiera grossa, importo lire 5,000; totale importo L. 11,900. Dep. L. 1,200. Consegna entro giorni 35. Fatali a giorni 5.

Municipio di Napoli (fat. 5 ottobre). — Espurgo di tutto il canale del Carmignano della Catena fino a Licignano, e delle sorgive nel bacino di Cervinara, per lo espurgo di tutto il canale fino a Napoli, e lavori di restauro o parziali ricostruzioni relative alla manutenzione stessa, tanto lungo il canale che nelle 4 case dei mulini di Napoli. Importo di 1ª asta ribassato di L. 14.50 0[0. Dep. provv. L. 6,000.

Municipio di Ravenna (6 ottobre). — Fornitura del materiale di breccia, lapillo, sabbia, paracarri, e lavori occorrenti alla manutenzione delle strade del 5° compartimento nel quinquennio 1884 88. Importo annuo L. 8,294.43. Dep. provv. lire 1,500. Fatali 22 ottobre.

Intendenza di finanza di Foggia (fat. 6 ottobre). — Costruzione delle quattro caserme di finanza a Margherita di Savoja: 1° lotto: Caserma Imperatrice. Importo ridotto a lire 19,943. — 2° lotto: Caserma Torretta. Importo ridotto a lire 19,943. — 3° lotto: Caserma Reale. Importo ridotto a lire 16,907.53. — 4° lotto: Caserma Regina. Importo ridotto a L. 16,907.53. Dep. provv.: per il 1° e 2° lotto L. 1,200; per il 3° e 4° L. 900.

Amministrazione dei Canali Cavour (fat. 6 ottobre). — Opere di manutenzione dei canali ripartitamente in 4 lotti. Importo del 1° lotto ribassato di L. 2 01[0; del 3° di L. 1.50; del 4° L. 3.25. Il 2.o andò deserto.

Municipio di Torino (fat. 6 ottobre). — Provvista di mc. 155 di pietra granitica delle cave d'Alzo. Importo L. 90 per mc. ribassato di L. 6.51 0[0.

Municipio di Lugo (6 ottobre). — Lavoro di costruzione di marciapiedi con pietra di Luserna nelle strade Corso, Brozzo, Codalunga e Fermini di Lugo, per una lunghezza complessiva di m. 1,936 circa, da compiersi entro due anni. Importo lire 60,755.58. Dep. L. 3,000. Fatali a giorni 10.

Prefettura di Arezzo (6 ottobre). — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria scorrente nel comune di Castiglion Fibocchi, compreso fra il detto Comune e quello di Fava, della lunghezza di m. 5,293. Importo L. 55,689.20. Dep. provv. L. 3,000; def. L. 6,000. Fat. 16 ottobre.

Municipio di Cagliari (6 ottobre). — Lavori e provviste occorrenti per l'eseguimento delle opere tutte in muratura per l'erezione d'un mercato di commestibili nell'area dell'ex convento di Sant'Agostino in Cagliari. Importo L. 130,000. Dep. L. 6,500. Fatali 16 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (8 ottobre). — Lavori di bonificamento del Lago Maremorto in provincia di Napoli, da compiersi entro 30 mesi. Importo lire 153,640. Dep. provv. L. 8,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Municipio di Sestri Ponente (fat. 8 ottobre). — Costruzione di un pubblico ammazzatoio. Importo ridotto a L. 30,918.75.

Municipio di Portomaggiore (9 ottobre - esp. def.) — Costruzione di un edifizio scolastico. Importo ridotto a lire 47,809.13.

Consorzio stradale Apice San Nazzaro-Calvi-San Giorgio la Montagna (fat. 9 ottobre). — Lavori della strada consortile obbligatoria pel Cubante. Importo ridotto L. 132,496.

Prefettura di Grosseto. (10 ottobre) — Fornitura di una travata metallica destinata al passo del fiume Albegna, nella strada provinciale Amiatense presso la barca traiettizia, detta del *Grazi*, della lunghezza libera di m. 40, e della larghezza tra gli assi delle travi maestre di m. 5356. Importo L. 63,000. Lavori da compiersi entro 6 mesi. Dep. prov. L. 3200; def. L. 12,600. Fatali 16 ottobre.

Comune di Rivignano. Prov. di Udine (15 ottobre). — Costruzione di 3 ponti in cotto sui fiumi Stella e Taglio seguenti: Ponte presso Ariis, sul fiume Stella, importo L. 21,526.83; ponte presso Sivigliano sul fiume Taglio, L. 19,430.09; ponte presso Flambruzzo sul fiume Stella, L. 19,518.17; spesa per assicurare il transito durante la costruzione L. 1000; spesa per le ture delle testate L. 400. Totale importo L. 61,875.09. Dep. provv. L. 6188.

Prefettura di Forlì (15 ottobre). — Lavori di costruzione o sistemazione del tronco di strada provinciale tra Sarsina e Bagno di Romagna, compresa nella provicia di Forlì e denominato di Quarto. Importo L. 118,607.07. Dep. provv. L. 3000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. 20 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (15 ottobre). — Correzione detta di Barbarolo lungo il tratto della strada nazionale n. 26 Firenze Bologna, compreso fra i sabbioni e la Predosa (Bologna), da compiersi entro due anni. Importo L. 164,430. Dep. provv. L. 6,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Caserta (15 ottobre). — Costruzione di un edifizio per faro di 2.o ordine a lampi di 30'', da impiantarsi sulla punta meridionale dell'isola di Ponza, detta il *Faraglione della Guardia.* Importo L. 80,000. Dep. provv. L. 3,000; def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali 30 ottobre.

Prefettura di Roma (15 ottobre). — Completamento dei lavori della strada obbligatoria consortile Cori Cisterna di Roma. Importo L. 26,427.79. Dep. provv. L. 1,300; def. L. 2,700. Fat. 23 ottobre.

Municipio di Terracina (18 ottobre - esp. def.) — Costruzione della nuova caserma militare. Importo ridotto a lire 29,280.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,606.—	542,119.54	337.56
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.—	523,308.65	331.21
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 26.—	— 18,810.89	— 6,35
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,596.68	16,503,545.79	10,336.16
Introiti corrisp. nel 1882	1,536.02	15,765,914.61	10,264.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 60.66	+ 737,631.18	+ 72.03

Il 5 agosto 1883 venne aperto il tronco Baranello-Campobasso di Km. 8.

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,377.—	233,879.52	169.85
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	223,315.75	166 90
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 39.—	+ 10,563.77	+ 2.95
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,350.98	7,914,036.78	5,858.00
Introiti corrisp. nel 1882.	1,338.00	7,538,451.99	5,634.12
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 12,98	+ 375,584.79	+ 223.88

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,065,61	17,623.23	11,514,93
Piccola Velocità	8,323,18	397,85	6,748,97
Totali . . .	49,388,79	18,021.08	18,263,90

Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal 25 giugno al 1° luglio* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	638,036.21	19,732.42
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	572,489.65	17,705.36
Differenza (in più . . .	»	65,546.56	2,027.06
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1 luglio 1883.	1,686,000	16,696,748.41	19,860.75
Periodo corr. 1882	1,681 849	15,572,316.92	18,568.96
Aumento	4,151	1,124,431.49	1,291.79
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701 95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9.907.07	53,751.66	3,9 0.29	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253.36	97,091 61	10,020 20	127,361.77

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale versato . . . . *L.* 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di agosto 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	358,528.30	329,025.18	29,503 12	»
Ancona........	123,504.10	119,389.30	4,114.80	»
Aquila........	95,106.20	90,929.40	4,176 80	»
Arezzo........	86,702.65	82,747.90	3,954.75	»
Ascoli Piceno	60,859.40	66,174.80	»	5,315.40
Avellino.......	83,474.10	87,785.80	»	4,311.70
Bari...	266,046. »	277,631.20	»	11,585.20
Belluno,.......	47,918.35	32,204.50	15,713.85	»
Benevento	52,421. »	62,662.80	»	10,241.80
Bergamo......	217,232.70	203,872.80	13,359.90	»
Bologna.......	306,019.70	295,967.40	10,052.30	»
Brescia........	241,035.90	222,764.20	18,271.70	»
Cagliari.......	170,592 90	176,265.50	»	5,672.60
Campobasso..	88,862 20	92,624.40	»	3,762.20
Caserta........	290,690.30	299,851. »	»	9,160.70
Catanzaro.....	105,583 10	104,733.80	849.30	»
Chieti..........	112,172.80	101,796 20	10,376.60	»
Como..........	223,922.25	213,367.10	10,555.15	»
Cosenza.......	99,637. »	99,204.15	432.85	»
Cremona.....	182,699.50	161,436.10	21,263.40	»
Cuneo.........	260,664 30	249,330.60	11,333.70	»
Ferrara........	200,803.10	198,878.20	1,924.90	»
Firenze........	586,337.70	543,933.50	42,404.20	»
Foggia........	153,386. »	150,282.40	3,103.60	»
Forlì...........	120,454.20	131,066.70	»	10,612.50
Genova........	557,902.70	524,755. »	33,147.70	»
Grosseto......	63,605.40	58,609.70	4,995.70	»
Lecce..........	239,084 80	242,577.10	»	3,492.30
Livorno.......	156,860.40	157,977.40	»	1,117. »
Lucca.	178,537.90	181,870. »	»	3,332.10
Macerata......	88,187.20	79,602.60	8,584.60	»
Mantova......	203,361.40	189,243.80	14,117.60	»
MassaCarrara	83,787.30	80,539.50	3,247.80	»
Milano........	768,829.70	718,911.80	49,917.90	»
Modena.......	161,646.60	159,631.60	2,015. »	»
Napoli...	840,060.90	781,162.70	58,898.20	»
Novara........	333,869.15	294,369.80	39,499.35	»
Padova........	248,839.20	228,891.45	19,947.75	»
Parma........	165,022. »	166,541.40	»	1,519.40
Pavia..........	231,938.65	223,940.45	7,998.20	»
Perugia.......	191,889.10	202,411.10	»	10,552 .»
Pesaro e Urb.°	78,474.60	70,485.70	7,988.90	»
Piacenza......	140,505.70	128,509.20	11,996.50	»
Pisa...........	219,272.10	223,041.70	»	3,769.60

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Porto Mauriz.	77,070.30	72,718.30	4,352. »	»
Potenza.......	106,024.80	96,490.90	9,533.90	»
Ravenna.....	125,185 90	135,912.50	»	10,726.60
ReggioCalab.	104,687.30	94,931.60	9,755.70	»
Reggio Emil	108,438.30	106,609.90	1,828.40	»
Roma..........	618,152.54	580,471.45	37,681.09	»
Rovigo........	191,023.10	189,084.50	1,938.60	»
Salerno........	181,318.30	176,595.70	4,772.60	»
Sassari........	106,918.10	108,226.75	»	1,308.65
Siena..........	95,087.70	91,008.70	4,079. »	»
Sondrio........	22,392.90	22,047.60	345.30	»
Teramo........	58,428.80	55,451.10	2,977.70	»
Torino.........	606,265.65	547,733 30	58,532.35	»
Treviso.......	137,461.10	130,435.67	7,025.43	»
Udine.........	206,560.40	215,552.90	»	8,992.50
Venezia.......	339,742.51	327,019.03	12,723.48	»
Verona........	248,030.40	239,704.80	8,325.60	»
Vicenza.......	154,000.90	136,520.35	17,480 55	»
Somme L.	12,973,117 55	12,433,541 98	645,047.82	105,472.25
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	105,472.25	
Resta l' aumento di ag.°.	. . . .	. . . .	539,575 57	
Prod. dal gen. al 31 luglio.	85,957,503 11	83,838,926 90	2,118,576.21	
Totali gen. L.	98,930,620 66	96,272,468 88	2,658,151.78	

Il Capo Ragioniere G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta.	87,116.75	77,577.90	9,538.85	»
Catania........	177,854.30	178,907.90	»	1,053.60
Girgenti	105,003. »	106,711.10	»	1,708.10
Messina.......	127,600.90	120,604.51	6,996.39	»
Palermo.......	221,700.36	206,942.10	14,758.26	»
Siracusa.......	103,565.10	84,813.90	18,751.20	»
Trapani.......	66,925.50	68,299.60	»	1,374.10
Somme L.	889,765.91	843,857.01	50,044.70	4,135.80
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	4,135.80	
Resta l' aumento di ag.°.	. . . .	. . . .	45,908.90	
Prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio...	5,822,770 25	5,503,560.10	319,210.15	
Totali gen. L.	6,712,536.16	6,347,417.11	365,119.05	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 12 settembre 1883.

Il Consigliere d' amministrazione
GIUS. GIACOMELLI.

L' Ispettore Generale
MOROSINI.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **1,055,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli ed in guide e ritagli di guide . . . . » **3,317,400** »
GHISA vecchia da rifondere . . » **648,800** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio — quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **9 Ottobre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 successivo alle ore 2 1|2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 19 settembre 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de septembre 1883:

Ethnographie Histoire. — Les Races de la Russie d'Europe.

Biographie. Psychologie littéraire. — La vie de Shelley.

Pisciculture — L'Exposition universelle des Pècheries.

Voyages. Explorations. — Les Pionniers de l'Europe et le Yunnan (2e extrait).

Littérature suédoise Nouvelles. — Jalouse après la mort, nouvelle suédoise, par Mme E Fligare-Carleu.

Études d'histoire et de mœurs au XVIIIe siècle. — Le clair de de lune de Rivarol et son Groupe. — Poésie.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux arts, du commerce, etc.*

Correspondance d'Orient. — Le ministère que l' Europe ne nous envie pas — La solidarité européenne en extrême Orient — Eveil du sentiment de nationalité en Chine — Sa nullité pour l' offensive et son inexpugnabilité defensive — Eventualité d'une nouvelle explosion dans la presqu'île des Balkans – Manœuvres diplomatiques de l' Allemagne et de la Russie — Le czar en Danemark — Suppression des privilèges du patriarcat de Constantinople — Un peuple reconnaissant.

Correspondance d'Allemagne — La fète de Sedan et l'incident de Steglitz — Le fameux article de la *Gazette de l' Allemagne du Nord* — Encore les Sémites — La fète de Luther — La littérature dramatique — L'exposition historique de Gratz — Dépopulation de l'Allemagne.

Correspondance d'Amérique. — Le président Arthur — Fin de la gréve télégraphique — Mort du juge Black — Ouverture de l'Exposition de Boston — Tremblements de terre et tempêtes — Visiteurs étrangers — Questions chinoises — Le droit d'aînesse — Les drames du revolver — Jugement d' un bandit — Le vie de Buchanan — L' immortalité corporelle.

Correspondance d' Italie. — La charité internationale et son impuissance — Les jalousies italiennes — Charité française et charité allemande — Le pavé de l'ours — Une leçon de politesse — Fausse situation — L'article du *Diritto* — Révélations inattendues — Machinations ténébreuses — Un article de la *Perseveranza.*

Correspondance de Londres. — Le commerce anglais et la question chinoise — Les déplacements ministériels — La mort de Marwood — Les prétendants à sa succession.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Barloni Direttore proprietario

Anno XVI Mercoledì 10 Ottobre 1883. Num. 41

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

IL PIEMONTE E LE SUE FERROVIE

Il Sindaco di Torino, onorevole conte Di Sambuy, nella elaborata sua relazione, letta il 3 ottobre al Consiglio comunale, trattò della questione ferroviaria. Per l'importanza dell'argomento crediamo utile di pubblicare le parole del Sindaco:

« Il Consiglio ricorda come i suoi voti sulle questioni ferroviarie siano stati trasmessi e raccomandati al Governo da due distinte Deputazioni di senatori e deputati che ebbero dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici, parole di viva simpatia per la giusta nostra causa.

In data 36 agosto p. p. S. E. Genala mandava alle nostre domande, ufficiale risposta colla seguente lettera che reputo mio dovere comunicare al Consiglio:

Illustrissimo signor Sindaco -- Dalle pregevoli note 12 e 13 luglio della S. V. Ill.ma e dalla deliberazione adottata da codesto onorevole Consiglio comunale nella seduta del 22 giugno p. p., ho potuto desumere le proposte e i voti di codesta onorevole rappresentanza cittadina, per ottenere il complemento della rete ferroviaria Subalpina, in modo da soddisfare meglio alle esigenze commerciali del Piemonte, pur favorendo i transiti internazionali.

Le benevoli vedute del Governo verso codesta insigne città e provincia, e l'interesse che esso prende alla sua maggiore prosperità economica, sono troppo note perchè io abbia bisogno di confermarle in quest'occasione, avendone il Governo anche recentemente dato non dubbia prova quando si trattò della ferrovia di Soperga.

Ed ora pei riguardi giustamente dovuti a codesta patriottica città, mentre il Governo non mancherà di esaminare con benevolenza i voti manifestati, io stimo opportuno di esporre alcune preliminari osservazioni in proposito, sicuro che la S. V. non vorrà disconoscerne l'importanza.

Entrando nel merito delle cose esposte nelle note succitate, occorre anzitutto osservare come il desiderato ravvicinamento di Torino al Gottardo, giusta il tracciato propugnato dal Comitato d'Intra, non potrebbe con la legge vigente essere attuato, se non considerandolo come una linea di 4ª categoria, dappoichè le linee delle altre tre categorie, fra cui quella di accesso al Gottardo, trovansi già tassativamente fissate dalla stessa legge del 29 luglio 1879.

Ora una linea del costo, e con difficoltà tecniche come quella che dovrebbe seguire la sponda destra del Lago Maggiore, propugnata dal Comitato d'Intra, non è presumibile che possa costruirsi con le norme e coi criteri dalla legge assegnati alle ferrovie di 3ª categoria.

Volendo pur tuttavia il Governo, senza nulla pregiudicare alle definitive sue determinazioni, dimostrare quanto in massima apprezzi la opportunità e la convenienza di un possibile e razionale ravvicinamento di Torino al Gottardo, venne disposto che sia studiata una linea della quale tanto si è parlato anche in Parlamento, quella cioè che da Santhià si congiunga colla Novara-Pino a Sesto Calende.

Di questi studi furono incaricati funzionari tecnici di provata competenza, e dal risultato degli studi stessi, il Governo senza prendere fin d'ora alcun impegno, potrà avere norma per le sue risoluzioni.

Aggiungasi ancora, che dopo la trasmissione fatta dal Comitato d'Intra del progetto da lui propugnato, di una linea cioè che seguendo la destra del lago Maggiore metta a Locarno, io non ometterò di sottoporre ad esplorazioni ed a studi di massima e di confronto il tracciato di questa linea con quella suenunciata da Santhià a Sesto Calende.

Rispetto alla costruzione di una ferrovia da Oulx a Briançon, astrazione fatta da ogni riflesso, fra cui quello della gravissima spesa, come trattasi di linea di confine,

non ho potuto prescindere dal provocare preliminarmente il parere del Ministero della guerra, anche in vista del proposto sistema di costruzione e di esercizio, per cui ogni risoluzione deve essere necessariamente rimandata, in attesa del detto parere.

Intanto però aderendo alle replicate richieste che mi furono fatte anche dalla Rappresentanza provinciale, ho emesso la voluta autorizzazione per gli studi, ben s'intende a carico del richiedente ed a condizione che quest'autorizzazione nulla debba pregiudicare alle ulteriori determinazioni del Governo su questa grave e delicata questione.

In ordine poi all'altra ferrovia da Cuneo a Nizza per Tenda e Sospello, di fronte alla legge 29 luglio 1879, che statuisce la costruzione della linea da Cuneo a Nizza pel Colle di Tenda a Ventimiglia, un tracciato diverso, quello cioè che abbandonasse Ventimiglia per seguire la via di Sospello non potrebbe essere adottato che in seguito ad una nuova legge che il Governo ora non avrebbe salde ragioni di presentare al Parlamento, in quanto che verrebbe portato pregiudizio ad una parte notevole del territorio e della popolazione della provincia di Porto Maurizio, per favorire territorii e popolazioni ora francesi.

Nè varrebbe il dire che una ferrovia di congiunzione a Nizza per Sospello possa sussistere come diramazione da quella Cuneo-Ventimiglia, perchè oltre alla gravità della spesa ed alle difficoltà che torna qui ozioso di enumerare, con l'attuazione di questa diramazione si renderebbe affatto inutile il tratto di linea dal punto di detta diramazione a Ventimiglia.

Intrattenendomi ora più specialmente sul voto emesso per la più sollecita costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia, mentre dichiaro essere disposto a fare tutto ciò che da me dipende per soddisfare al voto dell'onorevole Consiglio Comunale di Torino, osservo però che essendo approvato e reso esecutorio con legge il riparto delle somme per la costruzione delle linee di 2ª e 3ª categoria, non dipende dal Governo, bensì dalla diretta iniziativa e dai provvedimenti dei Corpi morali di metterlo in grado di sollecitare secondo i desiderii espressi, i lavori e di anticiparne l'ultimazione.

A termini quindi dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879, onde il voto del Comune possa essere attuato, sarebbe d'uopo che fossero prese concrete deliberazioni per fornire al Governo, mediante anticipazioni, gli occorrenti mezzi, in guisa da poter prendere impegni al di là delle somme disponibili e ripartite nei bilanci.

Non devo poi omettere dallo informare codesto onorevole Consiglio che oltre al primo tronco già appaltato da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, i progetti definitivi di altri due tronchi S. Dalmazzo-Robilante-Vernante, sono già stati esaminati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici; per cui completati i documenti d'appalto, e sentito come di norma il parere del Consiglio di Stato, il Ministero si troverà in grado di poterne presto indire gli appalti.

Sul resto della linea poi e specialmente per la più opportuna traversata del Colle di Tenda, ferve attivissima l'opera degli studii già bene innoltrati.

L'ultimo oggetto raccomandato da codesto onorevole Consiglio al Governo, riguarda l'esercizio della ferrovia di Savona, per migliorare il quale esso propugna diverse opere. A questo riguardo posso assicurare la S. V. Ill.ma che il Ministero non ha indugiato a dare le disposizioni necessarie per l'esame delle proposte fatte, per norma di quelle risoluzioni che fossero del caso.

Io confido che la S. V. Ill.ma apprezzando le considerazioni sovraesposte, vorrà propugnarle presso codest'onorevole Consiglio, riservandomi intorno Oulx-Briançon quelle ulteriori comunicazioni che potranno derivarne, sia dallo atteso parere del Ministero della guerra, e sia dalle altre considerazioni di Governo e di interesse generale.

Il ministro: GENALA.

Posso ora aggiungere che in seguito alle sollecitazioni fatte presso l'amministrazione della Guerra, non vi è più da temere un *veto formale* contro il progetto della *Oulx-Briançon* di cui si stanno facendo gli studi definitivi; progetto che è pure accolto con grande favore dall'altra parte delle Alpi, come potrete vedere dalle lettere che mi indirizzarono il presidente del Consiglio Generale « des Hautes-Alpes, » la Camera di commercio di Marsiglia ed i sindaci di Marsiglia e Gap.

In questa quistione però abbiamo urgente bisogno del costante appoggio dei membri del Parlamento, che in Roma non solo possono ricordare al Governo quanto giustamente è in dovere di fare, ma vegliare eziandio affinchè le altrui lodevoli iniziative non abbiano per ragioni di opposti interessi a recarci nocumento e danno senza utile e vantaggio della patria.

Una ferrovia che avremo certamente aperta prima del tempo prefisso è quella di Superga. Alacremente condotti, i lavori sono benissimo avviati, e già si ammirano i piani stradali ultimati, le aperte gallerie e parecchi congegni delle macchine che creeranno una nuova ed interessante attrattiva della nostra città.

Sono dolente di non potermi esprimere con eguale compiacenza della desiderata ferrovia Chieri-Casale. Difficoltà insorte, le quali però facilmente si potrebbero appianare quando alcuni Corpi morali si decidessero a votare i sussidi mancanti, impedirono tuttora il principiare dei lavori che speravamo portati vigorosamente innanzi in questa estiva stagione Non mancheranno le sollecitazioni per rimuovere gli ostacoli, e così pure giova sperare si possa ottenere dagli Uffici governativi e dalla Società Belga costruttrice, che presto si inauguri la linea tramviaria Torino-Settimo pel Parco e Borgo Stura, per ottenere finalmente una più diretta comunicazione colla maggior parte del Canavese. »

LE TRAMVIE A VAPORE

In attesa che venga finalmente regolata con una legge dello Stato la questione delle tramvie a vapore, reputiamo intanto opportuno di pubblicare la seguente ordinanza della Prefettura di Milano riguardante tale materia:

L'esercizio delle tramvie a vapore nella provincia di Milano, è vincolato all'osservanza delle seguenti disposizioni, oltre quanto è prescritto dagli articoli 54 e successivi del Regolamento di polizia stradale 15 novembre 1868, n. 4697.

Art. 1. Sul carro della locomotiva viaggiante dovranno trovarsi in servizio permanente e contemporaneo un macchinista ed un fochista; e non vi potranno accedere persone estranee.

Art. 2. I macchinisti ed i fochisti non saranno ammessi in servizio, se non avranno prima comprovato la rispettiva loro attitudine, giusta le disposizioni vigenti per l'esercizio delle ferrovie.

Art. 3. Sulle patenti dei macchinisti saranno annotati, tanto le punizioni e le ragioni del licenziamento, quanto gli encomi. Ogni patente dovrà contenere la fotografia del titolare, da presentare a richiesta dell'Autorità competente.

Art. 4. Ogni macchina dovrà avere:

a) Una valvola inaccessibile;

b) Un chiodo fusibile applicato al fornello, da tenersi in regolare manutenzione;

c) Un segnale o richiamo di scorta, per segnalare l'arrivo del convoglio ai luoghi di fermata, cosicchè le locomotive munite di campana, avranno una campana di scorta, e quelle che hanno una cornetta, avranno anche una cornetta di scorta.

Art. 5. La velocità della corsa non potrà essere maggiore di 18 chilometri all'ora, salvo che sia altrimenti stabilito nell'atto di concessione.

Il massimo della velocità non potrà essere oltrepassato neppure per riacquistare il tempo perduto durante il viaggio. La corsa dovrà sempre essere rallentata e ridotta al passo d'uomo, attraverso i luoghi abitati, e la locomotiva sarà preceduta da un agente del concessionario.

Gli orari delle corse devono essere prima approvati dalla Prefettura.

Art. 6. È vietato attraversare una strada ferrata, senza prima averne avuto il segnale dal guardiano della medesima; e nell'attraversamento. la corsa sarà ridotta al passo d'uomo.

Nei punti in cui la tramvia interseca un' altra strada ordinaria o ferrata, dovrà al momento del passaggio esservi presente un guardiano della tramvia, per far trattenere i pedoni ed i veicoli che fossero per sopraggiungere.

Art. 7. Ogni convoglio non potrà avere una lunghezza maggiore di 30 metri, compresa la macchina, nè trasportare un peso eccedente le 30 tonnellate.

Ad ogni convoglio non potrà applicarsi che una sola macchina, ed una macchina non potrà trasportare più di quattro vetture. I soli treni speciali per le merci potranno formarsi con sei carri, ma non potranno spingersi a velocità maggiore di 12 chilometri all'ora.

Art. 8. La locomotiva e le vetture devono essere munite di freno affidato ad uno speciale frenatore; ma il numero dei freni necessarii sulle pendenze sarà determinato all'atto del collaudo.

Art. 9. Il carico e scarico delle merci, che per loro qualità e destinazione dovessero trasportarsi a grande velocità coi treni dei passeggieri, non potrà farsi con pregiudizio dell'orario stabilito per le corse tra una Stazione e l'altra.

È proibito abbandonare carri lungo le strade e sugli scambi, se non assicurati con freni e stanghe, e di notte muniti di lume e fanale rosso.

Art. 10. Il convoglio viaggiante sarà rallentato ed anche fermato in caso d'ingombro della linea, ed ogni volta che, spaventando cavalli ed altri animali, si potesse cagionare disgrazie.

Mezz'ora dopo il tramonto del sole, il convoglio porterà davanti un fuoco rosso e dietro un fuoco verde. Alla stessa ora saranno accesi i fanali dei dischetti collocati nei punti di traversamento delle strade ferrate. In caso di folta nebbia, si faranno anche di giorno tutti i segnali notturni.

Art. 11. Per l'alimentazione del fuoco delle caldaie, è vietato l' uso di combustibile che spanda fumo od esalazioni nocive o moleste; per conseguenza si fa obbligo di usare il *cardiff*, purchè corrisponda a queste prescrizioni.

Art. 12. Le vetture dovranno avere gli accessi, posti lateralmente alle piattaforme, con cancelli chiusi a molla. Nel mezzo delle piattaforme vi sarà un accesso ad uso esclusivo del personale di servizio, che metterà in comunicazione una vettura coll'altra, e questo accesso avrà esso pure un cancello con appoggi laterali, e un pianerottolo largo cinque centimetri più della stessa apertura d'accesso.

Sono pertanto escluse dal servizio le vetture a *giardiniera* aperte sui fianchi, a banchine laterali, non che le carrozze che hanno l'accesso agli angoli delle piattaforme, o che hanno i cancelli di chiusura muniti di semplici ganci.

Art. 13. Nell' interno e sulle piattaforme delle singole vetture sarà indicato il numero dei posti di ciascuna, che verrà determinato all'atto del collaudo del materiale mobile.

Quando tutti i posti sono occupati, dovrà esporsi all' esterno della vettura un cartello, portante in caratteri grandi il motto *Completo*, ed i cancelli laterali saranno chiusi. Quando tutte le vetture saranno al completo, il treno non si fermerà che nelle Stazioni ove dovrà lasciare i viaggiatori, rallentando però la corsa nelle Stazioni intermedie, in modo da mantenere l'orario prescritto.

Art. 14. È vietato introdursi in una vettura, i cui posti sieno tutti occupati; prender posto sulle banchine esterne delle vetture; salire o scendere, o passare da una vettura all'altra, mentre il treno è in moto. Ogni viaggiatore ha diritto di chiedere, che non siano ammessi in vettura viaggiatori in numero superiore alla capacità della medesima.

In caso di grande affluenza di viaggiatori, si faranno treni *bis*, i quali dovranno mantenere fra di loro una distanza non minore di cinque minuti, durante tutto il viaggio, senza mai alterare gl'incrociamenti stabiliti negli orari.

Art. 15. È proibito portare armi da fuoco, se non scariche, materie infiammabili, esplosive, od altre che per le loro esalazioni riuscissero nocive o moleste: il lasciar salire nelle vetture persone in istato di ubbriachezza, indecenti, od affetti da malattie contagiose.

Non possono ammettersi nelle vetture animali incomodi o pericolosi; ad eccezione dei piccoli cani, purchè muniti di museruola, e portati dai padroni.

Art. 16. Il personale di servizio sulle tramvie dovrà prestare giuramento ed essere munito di un distintivo approvato dalla Prefettura; e gli agenti viaggianti in servizio sui treni dovranno altresì avere un numero al berretto, ed essere provvisti di un fischietto di richiamo appeso al proprio abito. Il capo conduttore del convoglio viaggiante porterà seco una cedola-orario, in cui oltre il cognome e nome di lui, del macchinista e del fochista, il numero della locomotiva e delle vetture componenti il convoglio, dovrà annotarsi anche l'ora di arrivo e di partenza dalle singole Stazioni, le fermate fatte e tutti gl'incidenti del viaggio, con la precisa indicazione del luogo ove avvennero.

Art. 17. Nelle Stazioni dovrà essere tenuto a disposizione del pubblico un registro per ogni eventuale reclamo. Questo registro avrà le pagine numerate progressivamente, e controsegnate dal Direttore dell'esercizio.

Art. 18. Le cedole-orario ed il registro dei reclami saranno sempre ostensibili a coloro che potranno essere incaricati di ispezionarli, sia dal Governo, sia dai Corpi morali intervenuti nella concessione della linea.

D'ogni disastro od inconveniente avvenuto sulla linea, il concessionario ed i suoi agenti dovranno rendere informati entro 24 ore, tanto la Prefettura, quanto il Commissariato tecnico delle Strade ferrate.

Art. 19. Sopra ogni convoglio dovranno trovarsi almeno due agenti giurati, per lo accertamento delle contravvenzioni.

Le contravvenzioni alla presente ordinanza saranno punite colle penalità stabilite dall'art. 66, lettera H. del Regolamento di polizia stradale 15 novembre 1868, n. 4697, salvo l' applicazione delle maggiori pene comminate dalle leggi generali. Uguali pene saranno inflitte per le contravvenzioni ai Regolamenti speciali di servizio delle tramvie approvati dalla Prefettura.

Art. 20. Nelle stesse penalità incorreranno:

a) Gli agenti di servizio sulle tramvie, che omettessero di accertare le contravvenzioni a carico di chi dovesse risponderne, o che, potendolo, non impedissero di commetterle;

b) I rappresentanti e direttori delle Società concessionarie, per tutte le contravvenzioni consumate in conseguenza di ordini dati ai loro dipendenti; in ogni caso saranno i direttori, per sè o quali rappresentanti delle imprese, tenuti a pagare l'ammontare delle pene pecuniarie cui venissero condannati i loro dipendenti.

Art. 21. È revocata ogni precedente disposizione prefettizia contraria a quella della presente ordinanza, i cui articoli, dal 5 al 15 inclusivi, e 19 e 20 saranno affissi a caratteri grandi nelle carrozze, e l'ordinanza sarà riprodotta per intero sugli stampati dell'orario.

Sopra la piattaforma di ogni carrozza si terrà affisso un cartello del seguente tenore, anch'esso a grandi caratteri:

« È vietato ai passeggeri di salire o scendere o mutare « carrozza mentre il treno e in moto, sotto comminatoria « di una multa da L. 50 a L. 300. La stessa pena colpirà « gli agenti delle tramvie, che non accertassero le con- « travvenzioni all'ordinanza prefettizia ».

Art. 22. Gli ufficiali ed agenti del Genio civile, del Commissariato tecnico delle Strade ferrate, degli Uffici tecnici della Provincia e dei Comuni, i carabinieri reali, gli ufficiali e gli agenti di pubblica sicurezza, i cantonieri ed agenti giurati della pubblica amministrazione, dei Comuni e del Concessionario (giusta l'art. 7 della legge di P. S. 20 marzo 1865, all. B. e Circolare 21 settembre 1880, n. 73,483, del Ministero dei lavori pubblici) sono incaricati di far osservare le disposizioni della presente ordinanza.

Art. 23. I signori sindaci invigileranno a che sia denunziata qualsiasi infrazione alla suddetta ordinanza, mediante regolare verbale, a norma dell'art. 55 e seguenti del Regolamento di polizia stradale 10 marzo 1881, n. 124 (serie 3ª).

Art. 24. Entro due mesi, a decorrere da oggi, dovranno essere appportate e compiute tutte le modificazioni al materiale mobile viaggiante, indispensabili per soddisfare interamente le prescrizioni degli articoli 4 e 12 della surripetuta ordinanza.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA

DI ZURIGO

Dopochè le Esposizioni generali internazionali divennero così grandi da occupare uno spazio di oltre 26 ettari, la loro utilità diminuì, non essendo possibile di esaminarne e studiarne con profitto tutte le parti, a meno di non dedicarvi un tempo molto lungo, il che non a tutti è dato. Di più lo stesso numero stragrande di oggetti esposti (nell'ultima Esposizione di Parigi del 1878 contavansi 52,835 espositori) distrae ed affatica la mente, anche quando si voglia limitare lo studio ad un ramo speciale.

Si è per questo motivo che le Esposizioni generali mondiali diventano sempre più rare e col tempo lascieranno il posto alle Esposizioni regionali, od a quelle speciali ed internazionali.

E difatti nessun altro mezzo più proficuo si ha per far conoscere la produttività di un paese nei diversi rami dell'industria e del commercio, che quello di chiamare tutti i produttori di tanto in tanto, ad esporre i proprii prodotti. Per tal modo una nazione imparerà a conoscere sè stessa, e sorgerà fra i produttori degli stessi generi l' emulazione che costituisce uno stimolo potente di perfezionamento.

Le Esposizioni speciali ed internazionali, fatte anch'esse a razionali intervalli di tempo, servono a far conoscere i progressi di quel dato ramo d'industria, e stimolare l'amor proprio delle diverse nazioni per poter vincere nella lotta pacifica del lavoro. L'Esposizione internazionale di elettricità di Parigi ebbe per effetto di far sorgere in Francia più potente che mai l'industria delle applicazioni dell'elettricità e, come deducesi dall'attuale Esposizione di Vienna, i progressi fatti in Francia mettono in prima linea questa nazione, mentre prima dovea cedere il passo all' Inghilterra ed all'America.

Fu quindi giustissima l'idea che ebbero gli Svizzeri di chiamare ad una Mostra nazionale tutti i produttori del loro simpatico paese, ed il risultato fu superiore ad ogni aspettazione, essendosi riconosciuto che lo sviluppo di quasi tutti i rami d' industria è in Svizzera in continuo progresso, e che, forse per la natura stessa del suolo, poco favorevole all'agricoltura, una gran parte della popolazione si è dedicata all'industria, con amore e con un tal grado d'istruzione da facilitare potentemente questo sviluppo, essendo evidente che là ove non solo chi dirige l'industria, ma anche chi vi ha la parte manuale, è in grado di giudicare sui diversi lavori, il progresso dovrà evidentemente essere pronto e grande.

È vero che alcune industrie sono ora per entrare in uno stato di decadenza, ma a ciò contribuirono diverse cause finanziarie e locali, che paralizzarono l'attività dell'industriale, e per le altre non ultime vi è quella della legge federale sul lavoro degli operai nelle officine, che fece aumentare il costo della mano d'opera e rende quasi impossibile la concorrenza coll'estero (*).

L'organizzazione della Mostra nazionale di Zurigo è

(*) Bundesgesetz, von 23 marz 1877.

stata fatta con quest' ordine ammirevole caratteristico delle popolazioni tedesche. I diversi rami dell' industria trovansi ben raggruppati, per modo che riesce facile studiarli uno ad uno senza confusione. Per ogni industria si fecero eccellenti quadri grafici, dai quali, a colpo d'occhio, si rilevano tutte quelle informazioni che più interessano l'industria e che guidano nell'esame dei prodotti.

Perfino il Catalogo può esser preso quale modello; esso, per ogni gruppo, fa una breve esposizione dell'origine e del progresso delle industrie che vi si riferiscono, e quindi tutto tende a facilitare l'esame e lo studio dell'Esposizione.

Nelle pagine seguenti ci proponiamo di esporre in modo succinto quanto eravi di meglio e di nuovo nei Gruppi che, sia direttamente che indirettamente, hanno qualche relazione coll' Ingegneria, ed in special modo ci tratterremo su quelle parti che possono interessare più davvicino i rami dell'industria, che hanno attinenza colle Strade ferrate.

Passeremo quindi in rassegna i seguenti gruppi:

I. Materiali da costruzione e prodotti greggi.
II. Industria dei metalli.
III. Le macchine.
IV. I mezzi di trasporto.
V. L'Ingegneria civile.
VI. Elettricità e sue applicazioni.

I. — MATERIALI DA COSTRUZIONE E PRODOTTI GREGGI.

Materiali da costruzione. — La Svizzera è geologicamente ricca di una gran quantità di materiali utili per le costruzioni, tanto ordinarie, quanto di lusso.

Ivi troviamo l'*Asfalto* di *Val di Travers*, ottimo per qualità e di cui annualmente si estraggono 14,000 tonnellate.

I terreni vulcanici antichi danno della buona terra per far mattoni refrattari ed ordinari, e la fabbrica Wannenmacher-Chipot, Fritz di Biel e quella di Heinrich Maag, di Schaffhausen, producono eccellenti crogiuoli di grafite assai pregiati in Svizzera e fuori.

Abbiamo diverse fabbriche, le quali si occupano della preparazione dell'*amianto*, sia per chiusure di vapore, sia per isolare i tubi di condotta del vapore.

Bellissima è l'esposizione di lavagne fatta dalle cave di *Outre-Rhône*, *Pfäfers-Ragaz* e di *Meiringen*, per la svariata quantità di applicazioni di questo materiale, impiegato perfino nella costruzione di mobili che certo non mancano d'eleganza.

Nel ramo delle calci ed in quello dei cementi la Svizzera occupa un bel posto, ed i suoi cementi di Portland, presso *Noiraigue*, di *S. Sulpice*, *Arau*, *Liesthal*, *Wallenstadt*, *Käpfnach*, etc., sono considerati come eguali ai migliori d'Europa. I saggi fatti nei piazzali dell' Esposizione nell'anno scorso, e che dovettero rimanere esposti al freddo intenso dello scorso inverno, sono una prova evidente della loro bontà.

Fra i prodotti delle fabbriche di cemento notasi una specie di tegola della fabbrica di Gresly Casimir di Solothurn destinata alla copertura dei tetti e più specialmente dei terrazzi. Pel modo con cui le pianelle sono posate, si riesce ad ottenere lo scolo dell'acqua piovana, senza avere bisogno che esse si accavalchino, come succede colle tegole ordinarie.

L'impalcatura è fatta, o con travi in legno o con travi in ferro: su di essa si dispongono dei listelli fatti a ferro *zorè*, ma colla base all'insu, e la distanza di questi ferri è tale che da asse ad asse siavi la distanza eguale alla larghezza delle pianelle-tegole e che ordinariamente sono quadrate con 30 centimetri di lato.

Questi ferri o listelli sono messi fra loro parallelamente ed alle loro estremità fanno capo ad una grondaia comune. Nel caso di tetti, i listelli sono posti secondo la linea di massima pendenza, e la grondaia è una sola in basso.

Le pianelle-tegole nei due lati che si dispongono parallelamente all'asse dei ferri *zorè* sono colle pareti liscie e verticali: l'acqua che penetrasse nella parte di unione fra due pianelle scorre sulle pareti, incontra un piccolo gocciolatoio e si versa nel ferro *zorè* che serve da canale.

Negli altri due lati delle pianelle sonvi delle scanalature a maschio e femmina, ma con due inclinazioni che conducono l'acqua metà da una parte e metà dall' altra, e sempre fino ai ferri *zorè*. Come facilmente si capisce, con un tal genere di copertura si possono aver dei pavimenti nei terrazzi e dei pioventi nei tetti, perfettamente piani ed impermeabili all'acqua.

V'ha però un altro vantaggio ed è la leggerezza, perchè le *tegole-pianelle* sono scavate dalla parte di sotto ove sono ornate con rosoni e possono quindi servire per ornamento nelle parti di un tetto ove non vuolsi praticare il soffitto.

Questo genere di copertura venne riconosciuto il migliore anche dal Giurì dell'Esposizione, e fu il solo fra i tanti esposti che si riconobbe degno di ricompensa. Esso costa nella fabbrica L. 15 al metro quadrato, compresi i ferri *zorè* e certi collari che si adoperano onde assicurarli alle travi del tetto.

Continuando nell' esame dei materiali da costruzione troviamo dei bellissimi lavori d'ornamentazione architettonica eseguiti con marmi di tante qualità, graniti, serpentini ecc.

Prodotti greggi. — Veniamo ora ai materiali greggi. La Svizzera, come sventuratamente anche l' Italia, non ha carbon fossile propriamente detto. Quei pochi sedimenti di antracite che sono in esercizio appena appena pagano le spese di scavo. Le miniere di Walli danno annualmente con molta fatica solo 4,000 tonnellate d'antracite.

Anche di ligniti esistono alcune miniere, ma per la maggior parte sono ora abbandonate. Fra quelle che tuttora sono in esercizio abbiamo quelle della Staatsbergwerk di Käpfnach, che è in esercizio fin dal 1749 e che ora produce 35,000 quintali di ligniti all'anno. Ma le persone pratiche annunziano che queste miniera sarà completamente esausta fra 30 o 40 anni.

Per ultimo la Svizzera è ricca di torba. Coi metodi ora in uso per comprimere questo combustibile esso può riuscire di un grande utile, specialmente nelle campagne.

Però la Svizzera, mentre riesce ad esportare per 2,000 tonnellate dei suoi combustibili, ne deve più che mezzo milione di tonnellate.

La Svizzera possiede diverse miniere d'oro, d'argento, di rame, di piombo e di ferro, e queste erano note anche al tempo dei Romani i quali, come si vede da quanto

praticarono nelle nostre Alpi, non avevano difficoltà alcuna a procedere a costosissimi scavi in montagne alte, e fino immediatamente sotto ai ghiacciai.

Al giorno d'oggi la massima parte di queste miniere è abbandonata perchè d'accesso troppo difficile e quindi di costoso esercizio.

Le sole miniere ancora aperte sono quelle di ferro del Giura e di Plons (cantone di S. Gallo). Il minerale è sotto forma di grani e trovasi a 30 metri sotto terra sul talcare giurassico. Il ferro che se ne estrae presenta i migliori caratteri.

La produzione di ferro nel Giura è di 7,000 tonnellate all'anno, ed una parte del minerale greggio viene esportato in Francia.

Le miniere di Plons attualmente non sono in attività, ma si pensa di riattivarle al più presto.

II. — Industria dei metalli.

Da quanto sopra dissimo, è evidente che il ferro prodotto dalle miniere svizzere è insufficiente per i bisogni; e quindi una gran parte del minerale viene importato o come pani di ghisa, specialmente della Svezia, o come ferro vecchio.

L'arte del fonditore in ghisa ha preso un grande sviluppo in questo paese, e se osserviamo i prodotti che espongono, ancor greggi di fondita, i fratelli Sulzer di Winterthur, A. Frieldli et Comp. di Berna, Escher, Wyss et Comp. di Zurigo, Th. Bell et C. di Kriens, etc., dobbiamo subito confessare che in questo ramo la Svizzera non è seconda a nessuna nazione, neanche alla Francia, così rinomata per le sue fonderie.

La Svizzera possiede anche diversi laminatori per la preparazione del ferro in sbarre, di piccoli ferri speciali, di lamierini, filo di ferro, ecc.; non possiede però laminatori per lamiere, nè per ferri speciali grossi o per cerchioni.

I più bei prodotti sono quelli dalla Gesellschaft der L. V. Roll'schen Eisemwerke in Solothurn che pur espone stupendi pezzi di fondita, degni di speciale menzione per lo spessore minimo ed uniforme dei pezzi sotto forma di grondaie, lastre, tubi, ecc.

La Svizzera non ha alcuna fabbrica che produca il rame, i tubi di ottone, di rame e di ferro, e tali prodotti deve prendere dall'estero.

Possiede però diverse fonderie di bronzo, e quelle che esposero i migliori prodotti sono: Cachin Lonis et Sule di Rolle (Vaud), Deppe Gottfried di Frauenfeld, Ganz. Traugott di Fluntern presso Zurigo, Hay-Roche et C. di Ginevra, Schaffner Johann di Basilea.

Si hanno in Svizzera molte fabbriche di lime, che danno prodotti buoni, massime per lavori fini come quelli dell'orologeria, che finora per i prezzi troppo elevati non possono sostenere la concorrenza estera. Le principali fabbriche sono:

J. U. Binder di Vinterthur, che possiede il sistema americano di affilare le lime con un getto di sabbia e vapore d'acqua; Antoine Glardon Paillard di Vallorbes; R. Stotzer fils di Berna; Alder et Sohn di Zurigo; Fritschin-Waeffller J. di Basilea (*); Grotel F. Louis di Vallorbes; Honegger Heinrich di Uster; Honegger-Stahel A. di Uster; Schwarz R. di Winterthur.

Si hanno poi fabbriche speciali per chiodi, viti, dadi, copiglie, piccoli attrezzi, serrature ecc., i cui prodotti sono richiesti anche all'estero.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Alcuni giornali di Genova annunziarono che il 28 dello scorso settembre un tratto di volta della grande galleria della Succursale dei Giovi, all'imboccatura sud, al quale erasi tolta l'impalcatura, era rovinato, con grave pericolo per gli operai che vi lavoravano.

A rettifica di queste notizie, abbiamo da fonte certa le seguenti informazioni:

Il terreno in cui viene forata la grande galleria per la Succursale dei Giovi, composto di schisti argillosi tramezzati da straticelli di calcare spatico e da qualche banco di calcare, nei tratti, dove si hanno trasudamenti di acqua, gonfia e produce delle spinte di qualche entità. Per questa ragione si ebbero all'attacco meridionale della galleria ed ai pozzi inclinati di Busalla talune deformazioni nei rivestimenti, i quali però, convenientemente puntellati, non solo non rovinarono, ma non presentano alcun pericolo. Sono probabilmente le accennate deformazioni che diedero luogo alle infondate dicerie sovraccennate.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle Ferrovie dell' Alta Italia nel mese di agosto 1883 raggiunsero la somma totale di L. 11,384,601.16, il che corrisponde a L. 3,040.03 al chilometro, mentre nell'agosto 1882 non ascendevano che a L. 10,674,68.56 cioè L. 2,985.48 al chilometro: si ebbe quindi nell'agosto 1883 l'aumento di L. 709,912.60. Si ha però da osservare che i chilometri in esercizio nell'agosto 1883 erano 3740, mentre nell'agosto 1882 erano 3571.

I prodotti lordi poi dal 1° gennaio a tutto agosto furono di L. 78,731,182.13, mentre nell'eguale periodo del 1882 ascesero a L. 74,032,999.57; per cui si ebbe un aumento di L. 4,698,182.56, tenuta sempre ferma l'accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Ci scrivono da Firenze che la Direzione delle Strade Ferrate Meridionali ha domandato al Ministero dei lavori pubblici che si proceda fra pochi giorni alla visita di ricognizione dei tronchi Casacalenda-Campobasso e Rocca di Corno-Terni, della linea Terni-Rieti.

Conoscendo la cura con cui furono compiuti i lavori, siamo certi che niun ostacolo sarà posto a che i detti due tronchi, giusta la decisione delle Meridionali, siano aperti prima della fine del corrente mese, al pubblico esercizio.

(*) Questa fabbrica espone il disegno di un forno per la tempera delle lime, col quale oltre ad ottenersi un'uniforme distribuzione del calore, si ha un'economia di combustibile, perchè per temperare 350 lime in un giorno bastano, a seconda di quanto dice l'inventore, 8.25 chil. di carbone di legno, e 12.25 chil. di coke.

Avemmo già più volte occasione di encomiare l'alacrità con cui la Società delle Meridionali spinge le opere affidatele: e di essa ne è prova la costruzione degli accennati tronchi che non doveva essere compiuta che fra sedici mesi, quantunque abbia incontrato difficoltà numerose e grandi.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è recentemente occupato dell' esame di un progetto di diramazione dal valico di Appennino fra Modena e Lucca per Val d' Elsa a Reggio d' Emilia. Tale linea abbrevierebbe la distanza fra Livorno e Verona, e, collegata opportunamente con Parma, darebbe una via brevissima da Parma a Roma.

Il Consiglio superiore fu però di avviso di non potere per ora apprezzare il progetto presentato, perchè esso non può esaminarsi che in relazione coll' andamento della linea modenese che non risulta determinato in modo abbastanza preciso.

><

Lo stesso Consiglio superiore ha esaminato il progetto del tronco San Lucido-Fuscaldo nella linea Eboli-Reggio, dando la preferenza al tracciato strettamente litorale, col quale si assicurano le migliori condizioni di economia di costruzione e di esercizio, nonchè una predisposizione di cose che potrà permettere l' adozione delle maggiori velocità nei treni celeri.

La decisione adottata dal Consiglio superiore, conforme alle proposte dell' Ingegnere-Capo cav. Cornaglia prepara la risoluzione di una controversia analoga per tutti i tronchi della stessa linea che sono in simili condizioni. Tale notizia non può che essere accolta con soddisfazione dalle popolazioni interessate, a cui si assicura così una linea di gran corsa atta ad attenuare gli inconvenienti delle grandi distanze che corrono da Roma o Napoli all' estrema Calabria o alla Sicilia.

Anche il bilancio dello Stato ne trarrà non lieve vantaggio per la minor spesa di costruzione della linea.

><

Ci scrivono da Firenze che nelle prossime riunioni da tenersi in quella città fra i delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie per discutere di questioni relative al servizio cumulativo-italiano, fra gli altri affari saranno trattati anche i seguenti:

Maggiore dilazione da accordarsi ai viaggiatori muniti di biglietto di andata e ritorno da Potenza a Napoli che provano di essere stati a Roma;

Biglietti settimanali dalle principali città italiane a Roma;

Biglietti di andata e ritorno fra le principali Stazioni Calabresi e Roma.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possa essere approvato, anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le relative espropriazioni, il progetto preparato dall' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per la esecuzione dei lavori occorrenti al raddoppiamento di binario fra Torino e Chivasso, lungo la linea Torino-Novara-Milano.

Un tale lavoro è reso indispensabile dal cresciuto aumento di traffico sulla linea ora nominata e anche per la circostanza che il traffico stesso aumenterà di molto colla apertura delle due ferrovie complementari Ivrea-Aosta e Chivasso-Casale.

La spesa preventivata per la esecuzione del raddoppiamento di che trattasi rileva a L. 2,375,000.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha compiuto e sottoposto alla superiore approvazione il progetto completo dei lavori occorrenti pell' allacciamento della nuova ferrovia Airasca-Cavallermaggiore a quella in esercizio Torino-Pinerolo, mediante trasporto della Stazione di Airasca.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori medesimi rileva a L. 370,000.

Col progetto tecnico furono pure sottoposti alla superiore approvazione gli schemi di contratto e di tariffe dei prezzi per l' appalto dei lavori medesimi.

><

Sappiamo che la Direzione dell' esercizio per le Strade ferrate dell' Alta Italia ha impartite le disposizioni necessarie perchè sia eseguito il programma già stabilito per gli esperimenti sulla linea Alessandria-Pistoia dei due sistemi di freno continuo Westinghouse e Smith-Hardy.

><

Siamo altresì informati che la stessa Direzione sta occupandosi dello studio di un congegno che valga a mettere, per mezzo di una funicella, in comunicazione i viaggiatori di un treno col macchinista, per potergli chiedere soccorso in caso di bisogno.

Non appena compiuti gli occorrenti studii al riguardo, sarà fatto l'esperimento del sistema su di una linea importante onde riconoscere così se convenga o meno di adottarlo.

><

L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia Legnago-Monselice ha sottoposto per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, compreso fra Montagnana ed i Boschi di Sant'Anna. La lunghezza del tronco è di m. 8,900 ed il relativo importo è preventivato in L. 437,000.

Intorno a questo progetto daremo ampie informazioni tecniche nel prossimo numero del *Monitore*.

><

La Giunta municipale di Pozzuoli ha deliberato ad unanimità di esprimere vivissimi sensi di ringraziamento e di gratitudine a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per la buona volontà da esso addimostrata nel favorire i legittimi interessi di Pozzuoli, colla recente concessione fatta della costruzione e dell' esercizio della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma.

><

Sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Bergamo, nella sua qualità di concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di 4ª categoria della Valle Seriana (Bergamo-Ponte della Selva) ha avanzato ricorso al Ministero dei lavori pubblici allo scopo di ottenere una nuova proroga di mesi sei alla costruzione della predetta ferrovia.

><

Ci scrivono da Lecco che quella Camera di commercio ed arti ha rinnovato le più calde raccoman-

dazioni al Governo perchè voglia adottare quel provvedimento che stimerà più opportuno ad attirare alla ferrovia la merce che ora si trasporta a Lecco per la via lacuale: disponendo, ove sia possibile, che venga applicata una proporzionale riduzione chilometrica nei trasporti delle merci sul tratto di ferrovia Como-Monza-Lecco.

Il bisogno di vincere colla ferrovia la concorrenza della via lacuale si rende poi ora anche maggiore pel fatto dall'attivazione presso la Stazione ferroviaria di quella città della Dogana, dove le operazioni di sdoganamento potrebbero farsi contemporaneamente a quelle di scarico con sommo beneficio del commercio.

><

Sappiamo che il Comitato esecutivo per la esposizione generale italiana in Torino ha officiato S. E. il Ministro dei lavori pubblici affinchè si compiaccia di provocare dalle nostre Amministrazioni ferroviarie che ancora non lo avessero fatto, le ulteriori loro decisioni in ordine alle facilitazioni da accordarsi ai trasporti inerenti alla predetta esposizione, onde il Comitato stesso possa far conoscere in tempo agli espositori le condizioni ed i prezzi di tariffa concordati colle diverse Amministrazioni ferroviarie e colle Compagnie di navigazione.

><

Il Consiglio provinciale di Cuneo in sua recente adunanza ha deliberato di far voti al Governo del Re perchè procuri al più presto possibile, a spese esclusive dello Stato o Stati interessati, un nuovo valico ferroviario intermedio fra il Fréjus ed il Gottardo, attraverso al Colle del San Bernardo o al Monte Bianco, con dar la preferenza a quel valico che dagli ulteriori definitivi studii comparativi risulterà meglio opportuno per l'obbiettivo di avvicinare il Piemonte alla Svizzera, ai Paesi Bassi all'Allemagna ed ai Porti del Nord.

><

Abbiamo da Angera che quel Municipio ha vivamente instato presso S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè d'ora innanzi, nello stabilire gli orari delle corse dei piroscafi sul Lago Maggiore, Angera possa avere la fermata in tutte le corse come la hanno pressochè tutti i paesi situati sulla sponda opposta del Lago.

><

A partire dal 15 corr. le Direzioni tecniche delle Ferrovie Genova-Acqui-Asti, Novara-Pino, Gallarate-Laveno, Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, Intra-Gravellona-Confine Svizzero funzioneranno a Genova in via Solferino, n. 15.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 6 corrente, si è pronunciato favorevolmente sui seguenti progetti:

Progetto di una ferrovia da Udine a Cividale;

Progetto definitivo del tronco Casaletto-Castrocucco sulla linea Reggio-Castrocucco;

Progetto definitivo del tronco Orsomarso-Casaletto sulla ferrovia Reggio-Castrocucco;

Progetto definitivo del tronco Diamante-Orsomarso, dell'altro Belvedere-Diamante e del Bonifati-Belvedere sulla linea ferroviaria Reggio-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — L'appalto del 5 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le Stazioni di Sante Marie inclusiva e quella di Celano esclusiva della lunghezza di m. 29,267,98 dell'importo ridotto a L. 1,904,074.20, alla Prefettura di Aquila andò deserto; e al Ministero dei L. P. offrì il ribasso di L. 5.60 0|0 il sig Raffaele Robecchi, domiciliato a Roma, che rimase provvisoriamente deliberatario.

— L'appalto del 5 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra la Stazione di Celano inclusiva fino oltre Collarmele della lunghezza di m. 12,113.08 dell'importo ridotto a L. 1,934,879.22, alla Prefettura di Aquila andò deserto ed al Ministero presentarono offerte di ribasso i signori: Prospero Ottavi di L. 6.60 0|0; Robecchi L. 5.80; Cavalletti L. 5.27; Lanara L. 5, rimanendo provvisoriamente deliberatario il sig. Ottavi, domiciliato a Roma.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'appalto tenutosi il 3 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Brescia e Mandalossa, della lunghezza di m. 6,097 50 dell'importo di L. 490,900 al Ministero suddetto andò deserto ed alla Prefettura di Brescia offrì il ribasso di L. 2 0|0 il sig. Basoni Giacomo, che rimase provvisoriamente deliberatario per L. 481,082. — I fatali scadono il 25 ottobre.

— L'appalto del 3 ottobre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul Po e dei rilevati d'accesso presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, dell'importo di L 3,487,000 andò deserto tanto al Ministero, che alle Prefetture di Parma e Cremona. Il nuovo appalto avrà luogo il 26 corr. La cauzione provvisoria è di L. 120,000; la definitiva di L. 225,000. I lavori devono essere ultimati in 36 mesi. — Fatali a giorni 15.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'incanto simultaneo tenutosi il 2 corrente essendo riuscito deserto si addiverrà alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Belluno, simultaneamente, alla seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Bribano e Busche della lunghezza di m. 10,415, in provincia di Belluno, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le stazioni, per la presunta somma di L. 1,043,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 20, dal giorno in cui s'intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 52,000, ed in L. 104,000 quella definitiva. — I fatali scadono il 24 corrente mese.

— L'appalto del 2 ottobre, per la costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Busche e Feltre, della lunghezza di m. 9,582, dell'importo di lire 1,330,700, andò deserto tanto al Ministero che alla Prefettura di Belluno. Il nuovo appalto avrà luogo il 16 ottobre. La cauzione provvisoria è di L. 58,000; la definitiva di L. 116,000. I fatali scadono il 24 novembre.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — L'appalto tenutosi il 5 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra le stazioni di Moretta e Cavallermaggiore, della lunghezza di m. 14,555.85, dell'importo ridotto a L. 697,125 andò deserto alla Prefettura di Cuneo e al Ministero suddetto, rimanendo definitivamente aggiudicato al sig. Gustavo Rosazza, domiciliato a Cuneo, che offrì al primo incanto il ribasso di L. 2 50 0|0.

Ferrovie complementari. — L'appalto tenutosi il 4 corrente al Ministero dei lavori pubblici per la provvista di quint. 9.656,318 di ruotaie Vignole in acciaio Bes-

semer per ferrovie complementari, dell' importo ridotto a L. 1,740,672.02 andò deserto, rimanendo così definitivamente aggiudicato al sig. Nicola Fittipaldi, domiciliato a Napoli.

Ferrovie venete. — Nella seduta dell'8 corrente il Consiglio provinciale di Venezia ha adottato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio

« Udita la lettura delle decisioni ministeriale e prefettizia e sentita la relazione della Deputazione provinciale;

« Prende atto del Ricorso interposto dalla Deputazione provinciale contro la decisione del Ministero dell'interno, colla quale adottando il parere 28 giugno 1883 num. 2721 e 661 della Sezione del Consiglio di Stato, ritenne la propria incompetenza a pronunciare sul Ricorso del Comune di Venezia contro le deliberazioni prese nella seduta del 19 giugno 1882 del Consiglio provinciale, e ritornò gli atti al prefetto di Venezia, eccitandolo ad esercitare le attribuzioni assegnategli dagli art. 192 e 194 della legge comunale e provinciale.

« Incarica la Deputazione provinciale ad interporre regolare Ricorso contro il decreto 12 settembre 1883 del prefetto della Provincia di Venezia, che annulla la deliberazione del Consiglio 19 giugno 1882 in tutta quella parte che si riferisce alla progettata costruzione della linea ferrata Mestre-Mira-Dolo-Piove-pressi di Corezzola-Cavarzere-Adria, con diramazione dai pressi di Corezzola a Brondolo e la approva in ogni altra sua parte. »

Nella stessa seduta il deputato Valeggia comunicò che le Deputazioni provinciali di Rovigo e di Padova si associano alla proposta della Deputazione provinciale di ricorrere contro il decreto del prefetto, e che il Municipio di Chioggia già partecipò la deliberazione del Consiglio comunale colla quale si associa al ricorso che venisse prodotto contro la decisione del prefetto; e quella del Consiglio comunale di Dolo colla quale si associa pure al ricorso da presentarsi e da ultimo quella del Comune di Mira, colla quale si dichiara contraria al Ricorso, perchè la stazione non passerebbe per la località dapprima convenuta.

Ferrovia Genova-Acqui-Asti. — Leggiamo nel *Corriere Astigiano*:

Mercoledì scorso si radunarono in una delle nostre sale municipali i sindaci dei comuni astesi interessati nella costruzione della ferrovia suddetta. A completare il sussidio per la sua più pronta esecuzione mancherebbe ancora la somma di lire 40,000 per cui l'oggetto principale dell'adunanza versava sul modo col quale si dovrebbe ripartire la quota che di questa somma spetterebbe ancora al nostro territorio, cioè a quei Comuni interessati dalla nuova linea. Varie furono le osservazioni e le proposte al riguardo ma per tutte prevalse quella assennatissima del sindaco di Montegrosso d'Asti cav. dott. Mondo, di incaricare cioè pel riparto gli ingegneri che studiano il progetto della ferrovia. Tale proposta venne caldamente appoggiata dall'egregio cavaliere ingegnere Adorni, ed accettata a grande maggioranza.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente avviso in data del 6 ottobre:

Stante la straordinaria affluenza di merci caricate e da caricarsi, che ingombrano le stazioni, ed in vista dell'imminente vendemmia, si avverte il pubblico che, per poter dare sfogo ai trasporti in corso ed eseguire per quanto è possibile, le spedizioni di Uve, l'Amministrazione trovasi nella necessità di sospendere nei giorni 9, 10 e 11 corr. l'accettazione delle merci a piccola velocità, ad eccezione delle Uve e del bestiame per qualsiasi destinazione nonchè delle derrate alimentari da inviarsi all'estero.

Gli Scali marittimi di Genova, Sampierdarena, Savona e Venezia, non sono compresi nella disposizione di cui sopra e perciò in essi le merci continueranno ad accettarsi tanto pell'interno come peil'estero.

Tramvia Cremona-Casalmaggiore. — Con sentenza di ieri il Tribunale di Cremona ha pronunciata la caducità del sig. avv. G. Levi dalla concessione del tramvia Cremona-Casalmaggiore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — A quanto annuncia la *Grenzpost*, nel corso di questo mese si radunerà una Commissione del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo, onde esaminare e far delle proposte definitive sulle proposte della Direzione per la costruzione e l'ubicazione di un'officina centrale.

— Abbiamo ricevuto le tavole annesse al rapporto finale del Consiglio federale svizzero sulla costruzione della ferrovia del Gottardo, che chiude le pubblicazioni riferentisi alla grande opera. Le tavole rappresentano: 1. carta delle ferrovie svizzere; 2. Profilo longitudinale generale della ferrovia del Gottardo; 3. Progresso dei lavori; 4. Sterri e lavori d'arte; 5. Costruzioni; 6. Materiale.

Ferrovie svizzere. — Il 3 corrente ebbe luogo in Winterthur un'assemblea di abitanti, forte di circa 400 cittadini, la quale, dopo una vivace discussione sulla quistione della ferrovia Nazionale in liquidazione, risolvette di appoggiare la condotta del Consiglio municipale di Winterthur e di rifiutare qualunque sia ulteriore pagamento finchè i Consigli federali non abbiano deciso fra le quattro città debitrici. Winterthur declina ogni risponsabilità per le conseguenze che potessero derivare dal modo di agire delle autorità esecutive.

Ferrovie francesi. — Il fascicolo di maggio del *Bollettino di statistica e di legislazione comparata* del Ministero dei lavori pubblici contiene sulle ferrovie francesi le notizie seguenti:

La situazione alla fine del quarto trimestre del 1882 dei lavori delle linee d'interesse generale dichiarate di pubblica utilità e non poste in esercizio al 1° gennaio 1880 era:

Le linee concesse da eseguirsi intieramente dalle Compagnie di una lunghezza totale di 2,139 km. comprendevano un insieme di spese di 388,225,000 fr. che così si ripartivano: Nord fr. 41,314,000, Est fr. 41,978,000; Ovest fr. 39,104,000; Parigi-Lione-Mediterraneo fr. 169,585,000; Compagnie diverse fr. 96,244,000.

Vengono in seguito le linee concesse, l'infrastruttura delle quali è fatta dallo Stato, di una lunghezza di 874 km. I lavori compiuti su queste linee si elevavano al 31 dicembre 1882 a fr. 194,111,000.

Le linee riscattate da costruire o terminare dallo Stato, di una lunghezza totale di 1,319 km., avevano richiesta al 31 dicembre 1882 una somma di 208,144,000 fr.

Infine le linee nuove da costruirsi intieramente dallo Stato comprendevano una lunghezza di 9,645 km. dei quali 7,434 sono in costruzione. Si era speso su queste linee sino al 31 dicembre 1882 una somma totale di 1,362,093 mila franchi. — Riassumendo, le quattro categorie di linee di cui ci occupiamo importarono fino al 31 dicembre 1882 una spesa di fr. 2,152,473,000.

Ferrovie greche — La Grecia ove finora non andavasi per ferrovia che da Atene al Pireo (8 chilometri) e nelle miniere del Laurion in Attica (4 chilometri), ha intrapresa la costruzione di una rete ferroviaria di 1000 chil. di lunghezza.

Vi abbiamo le ferrovie peloponnesiache, poi la linea Atene-Larissa con le sue ramificazioni in Tessaglia e finalmente la strada ferrata da Atene alla montagna del Laurion.

Di tutti questi sono stati di recente aperti i 12 chilometri di ferrovia complementaria da Pyrgas a Kata Kolon sul golfo di Arcadia e i 10 chilom. di *tramway* a vapore fra Atene ed i bagni di mare a Phaleron.

Aggiungansi a tali lavori le costruzioni grandiose nei porti di Pyrgas, di Kalamata e di Syra nell'arcipelago greco; quelle di nuove ed eccellenti strade in tutte le provincie; l'opera gigantesca internazionale del traforo dell'istmo di Corinto, e si converrà che anche la Grecia ha principiato a destarsi dal lungo sonno.

Le ferrovie greche si costruiscono (così lo richiedono varie ragioni di natura intrinseca del paese) a binario largo

un metro solo. La prima sezione delle ferrovie Pireo-Peloponneso, quella cioè dal Pireo ad Atene e ad Eleusis lunga 30 chilom., si aprirà fra alcuni mesi.

Da Eleusis va costeggiando sempre il mare a Calamaki, attraversa l'istmo di Corinto e raggiunge lungo il golfo di Corinto le città di Patras e di Katakolon. Questa ferrovia, che ha 400 kilom. di lunghezza, compresovi il ramo Corinto-Nausalia, la costruisce una Società privata per sole 67,000 lire per kilom., e lo Stato vi partecipa con una somma di L. 17,000 a fondo perduto. Sono ingegneri greci e svizzeri che eseguiscono i lavori; gli ultimi, col noto sig. Schneider di Zurigo a capo, tutti collaboratori alla grande opera del San Gottardo.

Ferrovie americane — I giornali del Messico annunziano che gli studii per la costruzione progettata dal capitano Eads d'una ferrovia pel trasporto delle navi a traverso dell'istmo di Tehuantepec proseguono colla più grande attività. Si è già misurata un'estensione di 80 chilometri, e si è trovato che la più forte pendenza è di 1 chilometro su 101.

Ferrovia di Terra Santa — La linea di questa ferrovia importantissima comincierà ad Acri, seguirà per circa dieci miglia la curva della baia, poi attraversando il Kishon, su un ponte di 60 piedi, entrerà nelle gole che separano il Carmelo dalle basse montagne della Galilea e shoccherà nel piano di Esdraelon, ove Giobbe un giorno pascolava le sue mandre.

La stazione che mette a Nazareth sarà lontana circa 12 miglia da questo villaggio; è però possibile che si possa stabilirvi una comunicazione, mediante un ramo della ferrovia, che arriverebbe fino al piede delle colline.

Terreni fino ad ora incolti e paludosi verranno aperti alla coltivazione ed alla pastorizia, la quale ultima vi è ora esercitata solo parzialmente dagli Arabi a cui quei terreni furono abbandonati già da tempi remoti.

Indi la linea scenderà per la valle del Giordano e la seguirà fino al Djisr El Medjamick.

A questo punto, presso l'antico ponte romano a tre arcate su cui ora passano le carovane di camelli, un ponte ferroviario attraverserà il fiume, e così la ferrovia continuerà fino al confluente di questo fiume col Yacmurk ed al margine orientale del lago di Tiberiade.

Ferrovia elettrica a Londra — La ferrovia elettrica sotterranea, di cui venne autorizzata la costruzione nella città di Londra dal Parlamento, principierà verso l'estremità nord di Northumberland, rimpetto al Grand-Hôtel, e passerà sotto codesto viale, il *quai* Vittoria e il letto del Tamigi, affine di riescire, per Collège Street e Vine-Street, alla stazione di Waterloo, dove si rannoderà ai locali del London and South Western Railway. Un accesso distinto al termine della linea presso Waterloo sarà poi stabilito presso York-Road. La linea sarà doppia, e le carrozze, messe in moto dall'elettricità generata da una macchina fissa sulla piazza di Waterloo, andranno senza il soccorso di locomotiva e partiranno, quando saranno complete, come gli omnibus attuali. Il tragitto si farà di circa tre minuti e mezzo. Per l'installazione elettrica venne stretto un contratto coi fratelli Siemens. La costruzione della strada stabile è già stata appaltata, e dev'essere terminata in 18 mesi.

Ferrovie elettriche a Vienna. — Venerdì è stato firmato l'accordo fra la ditta Siemens e la *Länderbank* di Vienna per la costruzione e l'esercizio di una rete di ferrovie elettriche nella capitale austriaca. Il progetto consiste in due *Ringnbahnen*, cioè due circoli uso *boulevards*, che si svolgerebbero, il maggiore negli otto rioni che formano i cosidetti sobborghi, il minore nella città interna. Questi due cerchi verrebbero congiunti mediante quattro linee di diramazione. La spina dorsale, per così dire, di tutta la rete, sarebbe una linea che, partendo dall'estremità occidentale di Vienna, cioè dalla Stazione della *Westbahn*, arriverebbe al *Praterstern*. La specialità della costruzione consiste nell'essere per gran parte come galleria sotto il livello stradale, in parte come *strada elevata* su pilastri, uso Nuova York. La linea principale testè indicata è per quasi un terzo del percorso tunnel, e, pel rimanente, *elevated*.

Per essere esatti, notiamo che la ferrovia di Vienna non si può dire ancora assicurata, finchè il comune non abbia approvata la concessione gratuita dei terreni, condizione *sine qua non* domandata dalle ditte intraprenditrici.

Tramways elettrici. — Una interessante esperienza ha avuto luogo l'altra domenica sulla strada da Parigi a Versaglia. Un tramway alimentato dall'elettricità secondo il sistema degli accumulatori Faure, ha percorso i 19 km. che separano Parigi da Versaglia, in modo rapido, fermandosi facilissimamente, e provando a tutti quelli che assistevano che il problema della trazione elettrica era in gran parte sciolto.

Resta ora da dilucidare la questione della spesa. L'esperienza si può considerare come decisiva dal punto di vista della celerità e della sicurezza.

Disastro ferroviario in America — Sulla linea West shore vicino a Siracusa negli Stati Uniti d'America avvenne il 19 settembre una collisione intorno alla quale si hanno i seguenti particolari:

Un treno che portava 150 braccianti in gran parte italiani, svió improvvisamente ed urtò contro quattro carri fermi formando con essi un mucchio di rottami e gettando gli uomini che vi si trovavano in mezzo ad esso. Vi furono quattro morti, dei quali due italiani e venti feriti gravemente, anche essi per la maggior parte italiani.

Notizie Diverse

Servizio italo-austriaco. — Sopra gli inconvenienti derivanti dalle tariffe differenziali attivate tra le ferrovie italiane e la Südbahn austriaca, nonchè dagli orari che si stanno preparando per la stagione invernale sulla linea del Brennero, il corrispondente da Monaco della *Perseveranza* fa le seguenti considerazioni:

« Già altra volta mi occcupai del danno che la Südbahn austriaca porta alle ferrovie italiane colle sue tariffe differenziali; oggi sono in grado di darvi ragguagli positivi per farvi toccare con mano che, nell'interesse delle finanze italiane, sarebbe tempo che il vostro Governo se ne occupasse una volta, e vedesse di riparare al grave svantaggio che ne risente.

« Tutti i negozianti della Germania, che fanno il commercio col Napoletano, colle Puglie, e anche colla Sicilia, hanno ordinato ai loro rappresentanti, o negozianti da cui ritirano delle merci, di spedirle tutte a Trieste, perchè la Südbahn le trasporta sino a Monaco per marchi 3.80, pari a L. 4.75 al quintale, e con una speditezza somma, non impiegando più di 5 giorni; mentre per la via di Venezia oltre al costare 6 marchi, pari a L. 7.50 per quintale, si impiegano per lo meno dai 10 ai 12 giorni.

« Vi potrei provare con dati ufficiali che ho nelle mani che le merci che ci giungono dall'Italia per la via di Trieste sono più dell'80 per 0[0] di quelle che ci pervengono per la via di Venezia.

« Ma non vede il vostro Governo che, col tenere così alte le sue tariffe, oltre il portare allo Stato un gravissimo danno, rovina anche totalmente Venezia? In questi giorni non arrivano alla nostra stazione che treni da Trieste, portanti derrate italiane per qui e per tutta la Germania!

« Secondo le notizie che ho, col nuovo orario invernale le corse tra Monaco e l'Italia, via del Brennero, resteranno se il ministro le approverà (del che non c'è nessun dubbio) come nell'estate, ma che monta ciò se i lagni dei viaggiatori che passano il Brennero dimostrano che l'esercizio di quella linea è cattivo, perchè specialmente il treno postale della notte non arriva quasi mai a Verona all'ora precisa, con grande pregiudizio dei passeggieri e della posta, specialmente per i plichi diretti pel Veneto?

« Anche per codesti inconvenienti internazionali perchè il vostro Ministero se ne sta muto, senza chiedere che la linea del Brennero, per le corse dirette e dall'Italia, sia meglio esercitata, e che si stia in orario? Il nostro Ministero ne mosse già vivi lamenti. »

Macchina per l'escavazione di gallerie. — Nella perforazione di una galleria in roccia calcare furono fatte in Inghilterra esperienze sopra una nuova macchina scavatrice, destinata a servire in quei casi in cui l'avanzamento si può operare con tale velocità da rendere di grave ingombro il trasporto dei detriti sopra i soliti binari di servizio. Il principio sul quale essa è fondata, è l'applicazione della forza idraulica per muovere tutte le macchine necessarie a tagliare la roccia, a ridurla in piccoli frammenti e rimuovere questi dalla galleria mediante appositi tubi. La macchina tagliatrice, costituita da un gran numero di dischi dotati di rotazione e di avanzamento, viene messa in moto da un ordinario motore idraulico. I detriti vengono raccolti da una serie di cassette, sminuzzati fra due cilindri e mescolati violentemente con acqua Il peso dell'acqua consumato dai motori idraulici è uguale a tre volte quello dei detriti.

Risulta dal miscuglio una specie di fanghiglia che può venir facilmente aspirata e spinta nei tubi per mezzo di pompe centrifughe.

Il rivestimento della galleria può quindi eseguirsi colla massima facilità, non essendovi alcun movimento sulle rotaie, eccetto quello dovuto al trasporto degli operaj e del materiale da costruzione, circa un quarto di quanto si richiede cogli ordinari mezzi di escavazione.

Ufficii telegrafici. — Il 17 settembre in Mirabella Imbeccari (prov. di Catania), il 23 stesso mese in Crusinallo (prov. di Novara) e il 1° corrente in Angera, prov. di Como, in Gualtieri prov. di Reggio Emilia ed in Gressoney St. Jean, prov. di Torino, sono stati aperti ufficii telegrafici governativi al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana, le azioni della Società delle Meridionali non cessarono dalle buone richieste, e da 509 si elevarono a 513 per chiudere a 511.50. Le obbligazioni relative, non ebbero mercato attivo e si quotarono a 271.25, *ex-coupon;* i Boni a 534 nominali.

Qualche transazione si ebbero le Palermo-Trapani prima emissione a 284.50; la seconda emissione a 290; le Meridionali austriache a 292; le azioni ferroviarie romane a 130.50; le azioni Gottardo a 520. Rimasero nominali le Pontebbane a 444; le Centrali toscane a 466. Le Sarde serie A, vennero negoziate a 270.50 *ex-coupon;* la serie B a 273.50; le nuove *ex-coupon* a 271.74.

A Parigi, le Lombarde ebbero il prezzo di 331.25 a 332.55 le obbligazioni relative a 290 e 292; le Vittorio Emanuele a 295 e 296; le azioni Romane a 132.

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Seconda convocazione, in Messina, sede sociale, il 4 novembre per: relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; presentazione dei conti e bilancio; elezione di 3 amministratori e di 3 sindaci; proposte riguardanti la cauzione degli amministratori.

Navigazione generale italiana. Società riunite Florio e Rubattino — Assemblea generale ordinaria il 26 novembre presso la sede sociale in Roma per relazione del Consiglio d'amministrazione, presentazione ed approvazione del bilancio del secondo anno di esercizio dal 1 luglio 1882 al 30 giugno 1883; rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione e dei comitati di compartimento; nomina dei sindaci per l'esercizio 1883-84.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia napoletana d'illuminazione e scaldamento col gas — Il saldo del dividendo del 21° esercizio 1882-83 è stato stabilito in L. 65. Le azioni ammortizzabili nel 1883, sorteggiate il 25 settembre p. p., portano i numeri: 1641, 1643 a 1647, 1811 a 1820, 3891 a 3900, 4991 a 5000. Il pagamento del saldo di dividendo (L. 65) ed il rimborso in L. 500 delle azioni sorteggiate, hanno luogo dal 6 corrente a Parigi, piazza Vendôme, a Napoli, Lione e Ginevra.

Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma col gas ed altri sistemi. — A datare dal 15 ottobre pagherà il *coupon* N. 23 di L. 25 per Azione presso la sede della Società in Roma.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Sassari. (13 ottobre). — Manutenzione per il biennio 1884-86, della strada provinciale da Oschiri a Tempio per la valle Curadori, della lunghezza di m. 32,403. Importo annuo L. 15,921.50. Deposito provvisorio L. 1600; def. L. 2000. Fat. 18 ottobre.

Municipio di Venezia. (Fat. 17 ottobre). — Lavori stradali e murali da eseguirsi per l'ampliamento e la sistemazione del mercato del pesce a Rialto. Importo ridotto a L. 73,400. Deposito L. 7700.

Prefettura di Ravenna. (17 ottobre). — Quinquennale manutenzione della strada provinciale *Romea*, dal 1.o gennaio 1884 a tutto il 1888. Importo annuo L. 13,036.95. Dep. provv. L. 1000, def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fat. 7 novembre.

Municipio di Venezia. (Fat. 18 ottobre). — Lavori di costruzione in ghisa e ferro battuto di una tettoia per il mercato del pesce a Rialto. Importo ridotto a L. 99,840.

Prefettura di Roma. (20 ottobre). — Lavori di completamento della strada obbligatoria da Sezze alla consortile Setina. Importo L. 39,931.46. Dep. provv. L. 2000; def. L. 4000. Fat. 29 ottobre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria. — (22 ottobre). — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o tronco della strada provinciale di serie, da Platì a Santa Cristina, compreso fra il Piano di Zillostro presso il cancello di Alati e lo abitato di Santa Cristina, lungo metri 13.338.80, in provincia di Reggio Calabria, da compiersi entro 3 anni. Importo L. 356,990. Cauzione provv. L. 15,000; defin. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta. (23 ottobre). — Definitivo bonificamento e sistemazione idraulica della sezione della contrada a destra del Volturno, compresa tra la Regia Agnena ed il piede dei monti di Carinole. Importo L. 232,905. Cauzione provv. L. 13,000; def. eguale al decimo dell'importo di delibera. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria. (29 ottobre). — Costruzione del 1.o tronco della strada di serie, da Platì a Santa Cristina, compreso fra Platì ed il piano di Zillostro, lungo m. 14,822, da eseguirsi entro 3 anni. Importo L. 486,000. Cauzione provv. L. 15,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Un premio garantito ogni Cento Biglietti

CINQUANTAMILA PREMI

PAGABILI IN CONTANTI

5 da L. 100,000 caduno
5 » » 20,000 »
5 » » 10,000 »
5 » » 5,000 »

ed altri **49,980** da L. **2,500, 1,500** ecc., descritti esattamente a tergo dei biglietti e nel programma ufficiale che si distribuisce *gratis* presso tutti i rivenditori e si spedisce franco in qualsiasi paese del mondo a chiunque ne faccia richiesta come pure a suo tempo il bollettino dell'estrazione.

L'importo totale dei premi in

Lire **2,500,000**

trovasi da molto tempo presso la Civica Cassa di Risparmio la quale, come depositaria del totale introito della Lotteria, a maggior guarentigia dei possessori di biglietti, ha rilasciato la dichiarazione seguente:

Civica Cassa di Risparmio

DI VERONA

A richiesta della Ditta **F.lli CASARETO di F.sco** di GENOVA incaricata della vendita generale dei biglietti della **Lotteria di Verona**

SI DICHIARA

che presso questa Civica Cassa di Risparmio trovasi depositato l'intero importo dei **Cinquantamila premi** e cioè Lire **Duemilionicinquecentomila** le quali a norma delle condizioni stabilite nel piano della Lotteria, **verranno pagate in contanti ai vincitori dei premi senza deduzione o ritenuta qualsiasi.**

Verona, li 26 Settembre 1883.

Il Consigliere di turno B. ZANELLA. *Il Direttore* F.sco COMPAGNONI.

NELL' INTERESSE DEL PUBBLICO

si avverte pertanto che, riferendosi la massima parte delle domande a biglietti di combinazioni determinate conforme l'organismo della Lotteria, non ne resta disponibile che una limitata quantità **a centinaia complete con numeri consecutivi e ripetuti nelle Cinque Categorie colle quali si hanno garantiti cinque premi che da un minimo di Lire Cento si elevano ad un massimo di**

MEZZO MILIONE

Prezzo del Biglietto UNA Lira

La spedizione dei biglietti si fa raccomandata e franca di porto in tutto il Regno ed all'Estero per le richieste di un centinaio e più: **alle inferiori aggiungere cent. 50 per le spese postali**

SOLLECITARE LE DOMANDE

rivolgendosi con vaglia o valori alla Banca **Fratelli CASARETO di F.sco** in GENOVA, Via Carlo Felice, 10, incaricata dell'emissione.

La vendita è pure aperta in GENOVA presso: F.LLI BINGEN Banchieri, Piazza Campetto, 1. — OLIVA Francesco Giacinto, Cambia-Valute, Via S. Luca, 103. — In VERONA, presso la Civica Cassa di Risparmio. In tutta Italia, presso i Cambia-Valute, le Casse di Risparmio, le Banche Popolari, le Esattorie Erariali e Comunali. — In TORINO, presso A. Grasso e figlio, via S. Teresa, 12 e 14. — Unione Banche Piemontese e Subalpina, Piazza Castello, 25 e sue Succursali in Provincia. — Carlo Manfredi, via Finanze, 3 e 5.

ANNUNZI

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore

DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA), dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE

OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Cessando col 31 dicembre del corrente anno l'esercizio del monopolio dei tabacchi nella Società in ordine alla Convenzione 25 luglio 1868, ed il Consiglio d'amministrazione dovendo presentare all'assemblea le proposte in merito all'articolo 54 degli statuti sociali per ciò che attiene alle consegne e liquidazione del patrimonio sociale, a tale effetto, di conformità agli articoli 38 e 43 degli statuti predetti, il Consiglio stesso ha l'onore di convocare d'urgenza i signori azionisti in assemblea generale straordinaria per il giorno 18 del corrente mese di ottobre, alle ore due pomeridiane, negli Uffici della Società in Roma, via Due Macelli, nn. 78 e 79.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di 30 Azioni, che ne avranno fatto il deposito cinque giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente potranno assistervi tutti quei signori azionisti che avranno depositato le loro azioni non più tardi delle ore due pomeridiane del giorno 13 ottobre detto presso i seguenti Stabilimenti:

In *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Roma*, idem idem
» *Torino*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Napoli*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» *Palermo*, idem idem
» *Milano*, idem idem
» *Venezia*, idem idem
» *Bologna*, idem idem
» *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, n. 58.
» *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
» *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.
» *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
» *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno:

1. Proposte del Consiglio d'amministrazione in ordine all'articolo 54 degli statuti sociali sul modo di liquidazione della Società.
2. Nomina di uno o più stralciari in ordine al citato articolo degli statuti e loro facoltà per le consegne e liquidazioni a farsi di fronte al Governo, e per la realizzazione dell'attivo sociale. Determinazione del loro trattamento.

Roma, 1° ottobre 1883.

SOCIETA ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Capitale nominale L. 50,000,000 — Capitale versato L. 35,000,000

SEDE IN ROMA.

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni dei Tabacchi che la lettera *H*, rimasta ultima dopo quelle semestralmente estratte, rappresenta la 30.ª (trentesima) serie delle Obbligazioni stesse, e sarà rimborsata a far tempo dal 1.° gennaio venturo 1884, a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del Regolamento per la esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 12 settembre 1883.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale nominale 200 *milioni, versato* 190 *milioni*

XXVII.ma Estrazione dei **Buoni in Oro** eseguitasi in seduta pubblica il 1° Ottobre 1883. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Gennaio 1884, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Gennaio 1884 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI.

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
22	106	110	4355	21771	21775	9182	45906	45910	65486	65490	85566	85570	110646	110650
49	241	245	4390	21946	21950	9299	46491	46495	65491	65495	85726	85730	110836	110840
118	586	590	4416	22076	22080	9405	47021	47025	65586	65590	85831	85835	111101	111105
221	1101	1105	4514	22566	22570	9475	47371	47375	65716	65720	86021	86025	111116	111120
224	1116	1120	4550	22746	22750	9504	47516	47520	65726	65730	86326	86330	111366	111370
365	1821	1825	4553	22761	22765	9566	47826	37830	65966	65970	86581	86585	111406	111410
368	1836	1840	4583	22911	22915	9647	48231	48235	66471	66475	86586	86590	111461	111465
413	2061	2065	4628	23136	23140	9750	48746	48750	66701	66705	86601	86605	111646	111650
460	2296	2300	4738	23686	23690	9816	49076	49080	66716	66720	86931	86935	111751	111755
581	2901	2905	4807	24031	24035	9855	49271	49275	66926	66930	87081	87085	111791	111795
587	2931	2935	4860	24296	24300	9887	49431	49435	66951	66955	87111	87115	113296	113300
884	4416	4420	4886	24426	24430	9931	49651	49655	67531	67535	87191	87195	113936	113940
889	4441	4445	4901	24501	24505	10087	50431	50435	67796	67800	88426	88430	114056	114060
941	4701	4705	4988	24936	24940	10114	50566	50570	68046	68050	89056	89060	114181	114185
1091	5451	5455	5129	25641	25645	10204	51016	51020	68551	68555	90506	90510	114211	114215
1156	5776	5780	5294	26466	26470	10223	51111	51115	69591	69595	90791	90795	114676	114680
1205	6021	6025	5316	26576	26580	10456	52276	52280	70561	70565	90966	90970	115186	115190
1386	6926	6930	5374	26866	26870	10483	52411	52415	70641	70645	91031	91035	115376	115380
1403	7011	7015	5783	28911	28915	10491	52451	52455	71636	71640	91056	91060	115461	115465
1411	7051	7055	5853	29261	29265	10497	52481	52485	71646	71650	91316	91320	115966	115970
1455	7271	7275	5921	29601	29605	10699	53491	53495	71731	71735	91426	91430	117511	117515
1488	7436	7440	5924	29616	29620	10787	53931	53935	71841	71845	91906	91910	117661	117665
1803	9011	9015	5935	29671	29675	10802	54006	54010	71891	71895	92031	92035	117821	117825
1865	9321	9325	6035	30171	30175	10807	54031	54035	71931	71935	92536	92540	117966	117970
1913	9561	9565	6040	30196	30200	10864	54316	54320	72021	72025	93226	93230	118066	118070
2025	10121	10125	6120	30596	30600	10977	54881	54885	72406	72410	96141	96145	118586	118590
2072	10356	10360	6128	30636	30640	11044	55216	55220	72576	72580	96716	96720	118681	118685
2141	10701	10705	6191	30951	30955	11049	55241	55245	72816	72820	96931	96935	119731	119735
2238	11186	11190	6315	31571	31575	11125	55621	55625	73001	73005	96986	96990	120126	120130
2294	11466	11470	6359	31791	31795	11245	56221	56225	73406	73410	97806	97810	121956	121960
2368	11836	11840	6379	31891	31895	11480	57396	57400	74041	74045	98091	98095	121961	121965
2627	13131	13135	6484	32416	32420	11559	57791	57795	75076	75080	98181	98185	123316	123320
2675	13371	13375	6492	32456	32460	11577	57881	57885	75281	75285	98926	98930	123321	123325
2701	13501	13505	6509	32541	32545	11598	57986	57990	75811	75815	99196	99200	123511	123515
2739	13691	13695	6581	32901	32905	11724	58616	58620	76686	76690	99221	99225	124971	124975
2817	14081	14085	6727	33631	33635	11737	58681	58685	77781	77785	99411	99415	125046	125050
2882	14406	14410	6831	34151	34155	11748	58736	58740	79041	79045	99611	99615	125151	125155
3011	15051	15055	6842	34206	34210	11755	58771	58775	79171	79175	99721	99725	125176	125180
3165	15821	15825	6862	34306	34310	11764	58816	58820	79441	79445	99801	99805	125496	125500
3283	16411	16415	7010	35046	35050	11800	58996	59000	79656	79660	100456	100460	126251	126255
3349	16741	16745	7221	36101	36105	12074	60366	60370	79716	79720	100741	100745	126436	126440
3426	17126	17130	7325	36621	36625	12251	61251	61255	80001	80005	101471	101475	126586	126590
3429	17141	17145	7372	36851	36855	12255	61271	61275	80606	80610	102021	102025	126626	126630
3584	17916	17920	7434	37166	37170	12274	61366	61370	80631	80635	102076	102080	127441	127445
3652	18256	18260	7449	37241	37245	12291	61451	61455	80666	80670	102996	103000	127596	127600
3736	18676	18680	7489	37441	37445	12330	61646	61650	81301	81305	103736	103740	127966	127970
3782	18906	18910	7491	37451	37455	12339	61691	61695	81376	81380	104126	104130	127991	127995
3826	19126	19130	7498	37486	37490	12367	61831	61835	81781	81785	104316	104320	128256	128260
3859	19291	19295	7594	37966	37970	12380	61896	61900	81831	81835	104731	104735	128881	128885
3902	19506	19510	7699	38491	38495	12444	62216	62220	82146	82150	104751	104755	128906	128910
3917	19581	19585	7787	38931	38935	12495	62471	62475	82251	82255	104881	104885	129366	129370
3972	19856	19860	7836	39176	39180	12511	62551	62555	82641	82645	105161	105165	129841	129845
3975	19871	19875	8115	40571	40575	12541	62701	62705	83161	83165	105486	105490	130131	130135
4075	20371	20375	8513	42561	42565	12755	63771	63775	83331	83335	105821	105825	131416	131420
4112	20556	20560	8788	43936	43940	12886	64426	64430	83641	83645	108986	108990		
4218	21086	21096	8799	43991	43995	12948	64736	64740	83826	83830	109151	109155		
4219	21091	21095	8831	44151	44155	12973	64861	64865	83841	83845	109411	109415		
4301	21501	21505	8902	44506	44510				84481	84485	109571	109575		
4352	21756	21760	9157	45781	45785				85426	85430	109646	109650		

Firenze, il 1° Ottobre 1883. *LA DIREZIONE GENERALE.*

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

A. Parlani Dirett. Ingegn. responsabile

ANNO XVI — Mercoledì 17 Ottobre 1883. — Num. 42

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

LA CASSA-PENSIONI
DELLE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

Prima ancora che la Convenzione di Basilea fruttasse l'Esercizio sociale provvisorio (delle S. F. M. Aust.) partirono le prime avvisaglie sulla poca solidità dell'istituzione della Cassa Pensioni per gli impiegati delle Strade ferrate dell'A. I.; queste voci, come ben naturale, hanno gettato in grave apprensione la numerosa classe degli impiegati, i quali, preoccupati dell'avvenire proprio e di quello delle loro famiglie, giustamente si ripromettevano un provvedimento per tranquillizzarli sulla sorte che li attendeva quando per vecchiaia o per infermità, incapaci al lavoro, si sarebbero ritirati dal servizio, o colti prima ancora dalla morte, lasciassero famiglia.

Non si sa se con tale scopo, o guidato da altri pensieri, il conte Porro, in allora presidente del Comitato, pubblicava nel resoconto dell'anno 1874 una statistica colle previsioni sino a tutto il 1898, in apparenza abbastanza soddisfacenti, e stando alle quali nel 1898 la Cassa Pensioni dopo di aver soddisfatto regolarmente a tutti i suoi impegni, si sarebbe ancora trovata in possesso di un capitale di L. 30,502,541.03.

Infrattanto comparve l'opuscolo del sig. Besso (mentre precisamente al Parlamento si discuteva la Convenzione di Basilea) gettando nuovo allarme fra gl' impiegati non solo, ma eziandio ponendo in apprensione il Consiglio di amministrazione e lo stesso Ministero dei lavori pubblici, i quali domandarono al Comitato un rapporto intorno all'opuscolo del succitato sig. Besso.

Da quell' epoca sono passati ben sette anni, ma fino ad ora nulla si vide dei provvedimenti reclamati dalla situazione della Cassa-Pensioni proclamata pericolante: e mentre nel 1882 con un accurato studio l' ing. cav. Castigliano volle confermare l' esistenza del pericolo, il cav. Fochesato, cercando confutare le previsioni del succitato cav. ing. Castigliano, fece apparire tanto florida la situazione della suddetta Cassa-Pensioni, da ispirare a molti non solamente speranze sull' avvenire della stessa, ma di autorizzare quasi il desiderio di veder aumentata la quota della pensione degli impiegati e degli orfani (i quali in base agli statuti godono di meschinissimo provvedimento) mantenendo, ben inteso, il contributo del 3 0[0].

Senonchè fra breve ridestava dal roseo sogno i fiduciosi un nuovo lavoro del più volte citato ingegnere cav. Castigliano, con cui ribattendo gli appunti al lavoro precedentemente fatto dal cav. Fochesato, dimostrava con nuovi dati come le sue previsioni non fossero lontane dal vero.

A confermare i timori degli impiegati ed a corroborare i presagi del cav. Castigliano, uscì non ha guari un dettagliato ed assai accurato lavoro del comm. ing. Gelmi.

Con questo lavoro dopo di aver dimostrato che questa istituzione sommamente utile ed eminentemente umanitaria a grandi passi s' avvicina ad un dissesto finanziario, suggerisce diversi mezzi per ovviare alla crisi, e possibilmente consolidare l' avvenire della medesima.

Sarebbe invero arduo e probabilmente infruttuoso lavoro quello di cercare quali delle previsioni, se cioè quelle dei signori conte Porro e cav. Fochesato, e non piuttosto quello del cav. Castigliano e comm. Gelmi, colgano nel vero, essendo per la stessa sua indole la Cassa-Pensioni ben disparata da tutte le altre istituzioni di previdenza, e difficilmente si potrebbe quindi istituire una qualsiasi comparazione fruttuosa, con qualunque calcolo che non fosse basato sull' esperienza delle altre simili istituzioni.

Ma pur troppo al presente le Strade ferrate contano ancora pochi anni d' esistenza, e meno le Casse-Pensioni istituite presso le medesime, onde con ragioni comparate

poter attingere sufficienti prove, od almeno attendibili criterii se o meno la Cassa-Pensioni degli impiegati dell'Alta Italia in un epoca più o meno lontana sarà in grado di soddisfare tutti gli impegni assunti.

Con tutto ciò sarebbe grandissima imprevidenza di trascurare le sorti di una istituzione da cui dipende l'avvenire di migliaia di individui che logorando la salute col lavoro, o lasciandovi la vita, dalla medesima attendono provvedimenti per la loro vecchiaia o per le famiglie che lasciano.

Ci consta, a dir vero, che il Comitato della Cassa-Pensioni si occupa già seriamente (potrebbe dirsi si preoccupa), delle condizioni presenti e future di questa istituzione, e dovrà fra breve riunirsi per concretare le proposte da farsi all'Amministrazione collo scopo di tutelare gl'interessi della medesima e prevenire con opportuni provvedimenti ogni e qualunque crisi, in cui potrebbe gettarla l'imprevidenza o la buona fede degli amministratori.

Per cui esternando la ben meritata riconoscenza a tutti quelli che si presero o prenderanno a cuore le sorti della Cassa-Pensioni, non possiamo che vivamente raccomandare al Comitato di prendere in considerazione e sottoporre ad un serio esame tutte le proposte contenute all'art. 40 del lavoro del comm. Gelmi, alle quali aggiungiamo le seguenti.

1) Trattenuta del 5 0[0 (almeno) sulla prima annata di stipendio dell'agente cui venne conferita la nomina a stabile.

2) Portare da 1[12 ad 1[6 la trattenuta per i successivi aumenti di stipendio.

3) Trattenuta a fondo perduto del 10 0[0 su ogni e qualunque gratificazione, competenze per lavoro straordinario o qualsiasi altra ricompensa che non possa essere giudicata come rifusione danni o spese sostenute in servizio dell'Amministrazione.

4) Applicazione d'interesse composto per tutte le somme versate per arretrati da coloro che ottengono ammissione retroattiva alla Cassa-Pensioni.

La trattenuta di cui ai N. 1 e 2, mentre aumenterà il cespite degli introiti, sarà certamente meno gravosa dello aumento della trattenuta normale, essendochè la prima colpisce l'impiegato nelle condizioni favorevoli e desiderate, mentre l'altra assottiglia continuamente lo stipendio.

In quanto alla trattenuta indicata al N. 3, nessuno degli impiegati certamente si lagnerebbe, essendochè i medesimi nulla di meglio desiderino che di poter lavorare ed essere retribuiti per il loro lavoro.

Relativamente poi al N. 4 osserviamo che non solamente per aumentare gli introiti della Cassa-Pensioni, ma eziandio in via di equità è assolutamente necessario di richiedere da coloro che pagano gli arretrati, anche il pagamento degli interessi composti.

Non è certamente giusto che p. es. i 120 impiegati che si sono iscritti nel 1862 pagando gli arretrati a tutto 1856, abbiano ad essere trattati diversamente dagli 842 che successivamente e fino al 1876 furono ammessi a far valere l'anzianità rimontando alla medesima epoca; il contributo dei primi ha fruttato per molti anni di più che non abbia fruttato quello di coloro che entrarono successivamente.

Ora ci si permetta di fare ancora alcune riflessioni sulle proposte modificazioni allo statuto, fatte dal comm. Gelmi.

È fuor di dubbio che chiunque sia animato dal sentimento di giustizia, non potrà mai occuparsi della sorte di impiegati anziani senza pensare all'avvenire di coloro che non hanno che pochi anni di servizio; riteniamo però che le modificazioni nel rispettivo statuto dovrebbero essere introdotte gradatamente, incominciando a preferenza da quelle che non gravitano sugli stipendii degli impiegati, per cui sarebbe desiderabile che la trattenuta del tanto per cento sullo stipendio fosse mantenuta nello *statu quo* fino a tanto che gli altri provvedimenti presi non abbiano provata la insufficienza dei medesimi per prevenire la crisi.

Operando diversamente, non pochi impiegati anziani, che avrebbero i requisiti per esser posti in quiescenza, sebbene per la loro condizione di salute potrebbero prestar ancora lungo e non interrotto servizio, preferirebbero probabilmente chiedere la liquidazione della pensione, anzichè lasciarsi assottigliare con nuovi balzelli lo stipendio che da molti anni non fu e per molti altri ancora non sarà aumentato, ciò che cagionerebbe senza dubbio grave danno agli interessi della Cassa-Pensioni.

Potrebbe darsi poi che molti di loro, appoggiandosi all'art. 16 dello statuto, prima di assoggettarsi a maggior trattenuta, domandassero la revisione delle pensioni liquidate e la riduzione specialmente di quelle di favore, o delle liquidate eccezionalmente.

Troviamo assai opportuna la proposta di portare il diritto a pensione dopo trascorsi 10 anni di servizio, come la portava l'art. 7 del Regolamento pubblicato il 1° ottobre 1861, anzichè dopo 6 anni come è stabilito dall'art. 7 dello statuto 19 novembre 1867; come troviamo equo che la Cassa-Pensioni sia esonerata dal maggior aggravio per le pensioni derivanti da morti e feriti in servizio, e crediamo che questo provvedimento, presso il *Consiglio di* amministrazione, non possa incontrare gravi difficoltà (almeno giudicando dal precedente, che molti Agenti avventizi o provvisori resi inabili al lavoro ebbero e godono anche al presente pensioni vitalizie sui fondi dell'Esercizio). Riteniamo poi che il R. Governo non moverà alcuna eccezione contro quell'equa misura, tanto più, che vista la critica posizione della Cassa di soccorso istituita pel personale provvisorio ed avventizio, ha, come da ordine generale di servizio N. 2-1881, autorizzato l'Amministrazione a versare al fondo della predetta Cassa (ciò che prima del precitato Ordine generale di servizio non praticava) una somma eguale al contributo di tutti gli associati.

La Cassa-Pensioni liquidando agli agenti che si trovano nelle condizioni succitate, le pensioni sulla sola base dei contributi, resterebbe esonerata da una spesa non del tutto indifferente. (Stando al quadro 14 del più volte citato studio del comm. Gelmi, la suddetta Cassa avrebbe liquidato a tutto il 1882 per le pensioni superiori alle normali, eccezionali, feriti in servizio ed alle famiglie di orfani lire 301,570.93 più di quanto sarebbe loro spettato in ragione dei versamenti).

Conveniamo eziandio nella proposta di accordare un trattamento di favore agli agenti di servizio attivo, nel senso che si conceda ai medesimi un contributo superiore a quello degli agenti che non fanno parte di detto servizio attivo; diversamente, riterremmo leso il principio di ogni Società mutua, quello cioè di ugual peso e di ugual misura.

Troviamo pure giustissimo che alle vedove che non hanno diritto a pensione, si faccia la restituzione della somma versata dal marito, e che si conceda un sussidio per una volta tanto alle vedove che si rimaritano: come altresì per

le ragioni esposte più sopra, ci sembra equo che l'Amministrazione si assuma il di più (di quello che spetterebbe in ragione del contributo) di pensione alle vedove dei morti in servizio, e delle altre pensioni occasionate per infermità contratte in servizio.

La misura di aumentare gli assegni agli orfani di padre e madre è altamente reclamata non solamente dal decoro dell'istituzione e dai bisogni degli interessati, ma eziandio dai riguardi umanitari; l'Amministrazione poi in tutti i casi dovrebbe impiegare a preferenza i suddetti orfani appena compiuti i 18 anni, o, se possibile, anche prima, onde sollevare la Cassa-Pensioni da un onere non indifferente.

Non muoviamo eccezione contro la proposta di liquidare la pensione alle vedove pei versamenti dei rispettivi loro mariti a partire dalla data del matrimonio; ci sembra però questa misura dal lato pratico di difficile esecuzione (specialmente se si accettasse l'altra proposta del comm. Gelmi, quella cioè di aumentare le ritenute sugli stipendi degli ammogliati), e nascono spontaneamente i quesiti:

Passando a seconde nozze, la seconda moglie gode del diritto acquisito dalla prima?

Rimanendo vedovo l'impiegato e facendosi liquidare la pensione, godrà del benefizio del contributo fatto per la moglie?

Morto senza contrarre un secondo matrimonio, gli orfani risentiranno qualche benefizio dei versamenti fatti per la madre?

Per quanto concerne il maggior contributo per gli agenti retribuiti con uno stipendio maggiore di L. 6,000, per molte ragioni crediamo la proposta assai delicata, e temiamo che detti agenti, i quali pagano anche un tasso superiore d'imposta governativa possano prima ancora che tutti i nuovi contributi abbiano da colpirli in gran parte, domandare la messa in quiescenza (la massima parte degli agenti provvisti di stipendio superiore a L. 6,000, eccezione fatta di quelli provenienti dal Governo, hanno i requisiti per domandare la liquidazione della loro pensione, sebbene si trovino in condizioni tali di salute da prestare ancora buoni e lunghi servizi) ciò che naturalmente addosserebbe alla Cassa-Pensioni un onere non indifferente; inoltre nella sua applicazione troviamo la suddetta misura assai complicata, supponendo che per ragioni d'equità nell'imposizione del nuovo contributo, si terrà una certa graduatoria, e che l'impiegato che ha 6,600 non pagherà la quota in ragione di quello che gode uno stipendio di 7,000, 8,000, ecc., come altresì si suppone che sempre per ragione di eguaglianza di oneri e benefici quel maggior contributo debba andare ad aumentare eventualmente la quota di pensione degli agenti di cui trattasi.

Siamo pienamente d'accordo col comm. Gelmi per quanto concerne il richiamo in servizio non solamente degli agenti pensionati prima di dieci anni, ma anche di quelli altri che, sortiti dall'Amministrazione prima d'aver contribuito per 25 anni, trovansi in condizioni di poter prestare ulteriore servizio.

In quanto al limite massimo di pensione, questo è già fissato in 3[4 dell'ultimo stipendio, ed in ogni caso con l'articolo 6 del Regolamento 1° ottobre 1861 veniva stabilito a L. 4,500 e coll'art. 10 per le vedove a L. 2,000.

Ci sembra però che se il limite sarà assai ristretto, giuntovi l'agente che possiede i requisiti, preferirà di andare in pensione e quindi essere di aggravio alla rispettiva Cassa, anzichè continuare a contribuire a fondo perduto e specialmente se fra lo stipendio e la pensione non corre gran divario.

Troviamo poi equo ed opportuno che i pagamenti delle pensioni sieno fatti, almeno per chi lo richiede, anche mensilmente, come si pratica dalle Tesorerie dello Stato per gli impiegati civili.

Finalmente troviamo assennata la proposta del comm. Gelmi per ciò che concerne l'ammissione a far parte del Comitato, di alcuni agenti subalterni, e che il Comitato d'un'Associazione che conta oltre 20,800 compartecipanti abbia ad essere rappresentata più proporzionatamente al numero dei soci che la compongono.

Auguriamo di cuore al Comitato che ottenga lo scopo che si è prefisso e riesca quanto prima a diradare le apprensioni della numerosa classe degli impiegati, la quale certamente non mancherà di tributare tutta la sua riconoscenza a coloro che collo studio e coll'opera contribuirono alla solidità d'un'istituzione, nella quale riposa l'avvenire loro e delle loro famiglie.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Giugno 1883*)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di giugno 1883, confrontati con quelli di giugno 1882, ed in relazione ai precedenti.

Il prodotto generale dell' aprile 1883 ascese a lire 17,085,340, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,064,263
Bagagli	»	309,503
Merci a grande velocità	»	1,615,729
Id. a piccola velocità	»	7,439,169
Prodotti diversi	»	110,234
Totale	L.	15,538,898

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1883		1882
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	7,826,637	L.	7,409,236
Ferrovie dello Stato — Romane	»	2,915,152	»	2,521,419
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	884,744	»	813,791
» di Società esercite dallo Stato	»	1,436,396	»	1,412,628
» Meridionali	»	1,965,061	»	1,850,063
» Venete	»	99,599	»	87,448
» Sarde	»	133,675	»	121,720
Ferrovie diverse	»	277,634	»	252,083
Totale	L.	15,538,898	L.	14,468,388

Si ebbe dunque nel giugno 1883 un aumento totale di lire 1,070,510 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 417,401; le Romane di L. 393,733; le Calabro-Sicule di L. 70,953; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 23,768; le Meridionali di L. 114,998; le Venete di L. 12,151; le Sarde di L 11,955; le Diverse di L. 25,551.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto giugno 1883, confrontati con quelli del 1° semestre 1882, furono i seguenti:

		1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 47,901,342	L.	45,147,315
	Romane	» 16,763,892	»	15,482,687
	Calab.-Sic.	» 5,950,779	»	5,679,392
» di Società esercìte dallo Stato		» 8,402,546	»	8,393,082
» Meridionali		» 11,906,019	»	11,325,878
» Venete		» 567,750	»	514,464
» Sarde		» 739,796	»	711,084
Ferrovie diverse		» 1,513,134	»	1,425,328
	Totale	L. 93,745,258	L.	88,679,230

Si ebbe pertanto, nel 1° semestre 1883, un aumento totale di L. 5,066,028 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,754,027; le Romane di L. 1,281,205; le Calabro-Sicule di L. 271,387; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 9,464; le Meridionali di L. 580,141; le Venete di L. 53,286; le Sarde di lire 28,712; le Diverse di L. 87,806.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel giugno 1882 era di Km. 9,072, nel giugno 1883 ascendeva a Km. 9,360, essendosi in questo mese aggiunti ai km. 9,330, ch'erano nel mese precedente, altri km. 30 per il tronco Battipaglia-Agropoli della rete calabrese. — E la lunghezza media, che nel giugno 1882 era di km. 8,953, nel giugno 1883 era invece di km. 9,210. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel giugno 1883, confrontato con quello del giugno 1882, fu il seguente:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	2,823	L.	2,837
	Romane	»	1,728	»	1,494
	Calabro-Sicule	»	645	»	605
» di Società esercìte dallo Stato		»	1,508	»	1,510
» Meridionali		»	1,226	»	1,193
» Venete		»	727	»	638
» Sarde		»	343	»	312
Ferrovie diverse		»	802	»	768
	Media complessiva	L.	1,678	L.	1,611

Si ebbe dunque nel giugno 1883 un aumento medio complessivo di L. 67 in confronto del 1882. — Aumentarono le Ferrovie Romane di L. 234; le Calabro-Sicule di L. 40 le Meridionali di L. 33; le Venete di L. 89; le Sarde di L. 31; le Diverse di L. 34. — Diminuirono le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 14; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 2.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto giugno 1883, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1882, fu il seguente:

			1883		1882
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	17,342	L.	17,291
	Romane	»	9,937	»	9,193
	Calabro-Sicule	»	4,417	»	4,228
» di Società esercìte dallo Stato		»	8,826	»	8,976
» Meridionali		»	7,445	»	7,421
» Venete		»	4,144	»	3,755
» Sarde		»	1,901	»	1,827
Ferrovie diverse		»	4,490	»	5,345
	Media complessiva	L.	10,178	L.	9,904

Si ebbe quindi, nel 1° semestre 1883, un aumento medio complessivo di L. 274 in confronto del 1882. — Aumentarono: le Ferrovie dell' Alta Italia di L. 51; le Romane di L. 744; le Calabro-Sicule di L. 189: le Meridionali di L. 24; le Venete di L. 389; le Sarde di L. 74; le Diverse di L. 145. — Diminuirono le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 150.

GLI IMPIEGATI GOVERNATIVI E LE FERROVIE

Ecco il regolamento testè approvato dal Ministro dei lavori pubblici per l'applicazione del ribasso accordato agli impiegati in viaggio.

Trasporto a prezzo ridotto degli impiegati governativi addetti alle Amministrazioni provinciali del Regno.

Art. 1 Agli impiegati in attività di servizio, nominati nell'elenco allegato *A*, aventi nomina regia o ministeriale e provvisti di stipendio a totale carico del bilancio dello Stato, è concesso di poter viaggiare sulle Strade ferrate dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabresi, Sicule e Sarde colla riduzione di prezzo progressiva nel modo seguente:

Per una percorrenza che non superi 100 chilometri, 30 per cento:

Per la successiva percorrenza da 101 a 200 chilometri, 35 per cento;

Per la successiva percorrenza da 201 a 300 chilometri, 40 per cento;

Per la successiva percorrenza da 301 a 400 chilometri, 45 per cento;

Per la successiva percorrenza da 401 ed oltre, 50 per cento.

Art. 2. I prezzi sui quali vien computata la riduzione stabilita dall'articolo precedente sono:

per la prima classe L. 0.105
per la seconda classe » 0.0735
per la terza classe » 0.0475

non compresa l'imposta erariale e la tassa di bollo di centesimi cinque per ogni persona.

Art. 3. Uguale concessione è accordata alla famiglia di ciascun impiegato, cioè: alla moglie, ai figli minorenni ed alle figlie nubili, nonchè al padre, alla madre, ai fratelli minorenni ed alle sorelle nubili conviventi con l'impiegato ed a suo carico.

La concessione si estende pure ad una persona di servizio ed alle nutrici in accompagnamento di bambini lattanti.

Art. 4. I fanciulli di età inferiore a tre anni sono trasportati gratuitamente; quelli di età compresa fra i tre ed i sette anni pagano la metà del prezzo ridotto più la tassa bollo.

Art. 5. Nessuna riduzione è concessa per il trasporto del bagaglio e delle altre cose che l'impiegato o le persone di famiglia portano seco, salvo ben inteso il piccolo bagaglio a mano che, a tenore dei vigenti regolamenti-tariffe, viene ammesso gratuitamente nelle carrozze.

Art. 6. La concessione è accordata nei soli casi in cui l' impiegato abbia ottenuto regolare congedo e per due viaggi all'anno di andata-ritorno.

La detta concessione per due viaggi all'anno è parimenti estesa alle persone di famiglia designate all'art. 3°, nonchè a quelle di servizio ed alle nutrici; ma tanto le persone di servizio, quanto le nutrici debbono, per fruirne, essere sempre accompagnate da qualche persona di famiglia.

Ogni viaggio di tutta o di parte della famiglia esaurirà una delle sue concessioni.

Art. 7. All'impiegato posto in disponibilità, in aspettativa od a riposo, nonchè alla sua famiglia, è pure concesso di recarsi, colla riduzione sopra stabilita, al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Art. 8. L'impiegato e le famiglie possono viaggiare in prima, seconda e terza classe, e tanto in treno diretto, quanto in treno omnibus, ma non mai in treni composti di sole vetture di prima classe, ovvero destinati al trasporto della valigia indo-europea o ad altro servizio speciale.

Art. 9. I viaggi avranno luogo tanto in servizio interno di ciascuna rete, quanto in servizio cumulativo fra le ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule.

Art. 10. Per ottenere la riduzione, gl'impiegati e le persone di famiglia debbono presentare per ogni viaggio, sia di andata, sia di ritorno, una richiesta conforme al modello allegato *B*, rilasciata e firmata dai funzionari rispettivamente menzionati per ogni categoria di personale nell'allegato *A*.

Ogni richiesta dovrà portare il bollo d'ufficio e la firma dell'impiegato a cui sarà stata rilasciata.

Le richieste saranno valide per tre mesi dalla data del loro rilascio.

Il rilascio delle richieste avrà luogo separatamente per l'impiegato e per le persone di famiglia anche quando debbano viaggiare insieme.

Per i percorsi su linee appartenenti ad Amministrazioni diverse, non aventi servizio cumulativo, sarà rilasciata una separata richiesta per ogni Amministrazione.

Art. 11. Le richieste debbono essere compilate regolarmente e con tutte le indicazioni volute dallo stampato: quelle incomplete, ovvero portanti cancellature, raschiature od altrimenti alterate non saranno tenute valide per conseguire la riduzione.

Art. 12. La richiesta propriamente detta viene ritirata dal bigliettario della Stazione di partenza, il quale, previo incasso del prezzo per l'intiero viaggio, rimette in cambio uno speciale biglietto sul modello allegato *C*, valevole per la classe e per la destinazione voluta, nonchè per compiere il viaggio entro un mese dalla data di distribuzione che vi sarà apposta dal bigliettario.

Lo scontrino annesso alla richiesta, sul quale il bigliettario applicherà il proprio bollo colla data di partenza, sarà restituito ai titolari, affinchè possano sempre giustificare il diritto alla riduzione ottenuta.

Art. 13. Gl'impiegati e le persone di famiglia debbono, per recarsi a destinazione, percorrere di regola la via più breve; col biglietto speciale di cui all'articolo precedente possono fermarsi in tre Stazioni intermedie, nonchè approfittare delle deviazioni dalla via più breve che fra determinati punti fossero concesse a favore dei portatori di biglietti a tariffa intiera.

Art. 14. Gl'impiegati e le persone di famiglia che intendono valersi delle fermate intermedie, debbono dichiarare, all'atto dell'acquisto del biglietto, la Stazione in cui vogliono fermarsi, affinchè il bigliettario possa fare l'occorrente scritturazione richiesta dal biglietto. Altrettanto si dovrà fare per le fermate successive nel ripartire dalle Stazioni in cui l'impiegato o le persone di famiglia si saranno fermati.

Però se dopo aver dichiarato di voler fermarsi in una data Stazione, l'impiegato o la famiglia volessero invece fermarsi in altra precedente, dovranno darne avviso al capo di quest'ultima Stazione, affinchè il medesimo possa, mediante annotazione sul biglietto, accertare lo avvenuto cambiamento di destinazione.

Art. 15. Gl'impiegati e le persone di famiglia possono passare da una classe inferiore ad altra superiore, pagando le differenze di prezzo stabilite per i viaggiatori ordinari.

Art. 16. Gl'impiegati e le persone di famiglia, muniti di biglietto di prima classe, possono prender posto nei coupè semplici od a letto e nelle carrozze a letto, mediante pagamento dell'integrale sopratassa stabilita per i viaggiatori ordinari, ai quali rimane però riservata la precedenza.

Art. 17. Gl'impiegati e le loro famiglie sono soggetti alle controllerie che praticansi pei viaggiatori ordinari e sono tenuti ad esibire ad ogni richiesta del personale ferroviario, tanto il biglietto, quanto lo scontrino, che poi dovranno consegnare uniti alla Stazione di definitiva destinazione.

In caso di dubbio sulla identità delle persone, gli agenti ferroviarii possono pretendere dagl'impiegati e dalle persone di famiglia di provarla anche mediante la loro firma.

Art. 18. Le richieste sono personali e quindi possono valere soltanto per le persone alle quali furono intestate.

Tanto chi ne facesse cessione, quanto chi se ne servisse illecitamente, andrà soggetto al pagamento del triplice prezzo a tariffa intera per tutto il relativo percorso, nonchè alle penalità comminate dai regolamenti in vigore.

Art. 19. Gli eventuali reclami in ordine ai trasporti eseguiti in base alla presente concessione debbono essere rivolti all'Amministrazione ferroviaria da cui dipende la Stazione che riscosse le tasse, e per il tramite del funzionario che avrà rilasciato la richiesta.

Art. 20. La mancata presentazione a partenza della richiesta, toglie ogni diritto a ribasso od a rimborso.

Le disposizioni che precedono non modificano le convenzioni e norme vigenti sulle singole reti pei trasporti per conto dello Stato, nonchè quelli della R. Casa e della Case dei RR. Principi; degl'impiegati delle Amministrazioni centrali; dei militari e dei personali dipendenti dai Ministeri della guerra e marina: degl'impiegati del Ministero dell'interno e di quelli delle Amministrazioni dipendenti dal medesimo.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(*Continuazione. — Vedi numero 41*).

III. — Le macchine.

La Galleria delle macchine è in una a quella del lavoro la parte più importante dell'Esposizione svizzera ed i prodotti in essa esposti sono per la maggior parte così per-

fetti, che la Svizzera può a buon diritto pretendere in questo ramo ad uno dei primi posti fra le Nazioni industriali.

I nomi di Escher, Wyss, Sulzer, Rieter, Socin, Wick, Bell, etc. sono diventati mondiali, specialmente per quanto concerne i motori idraulici ed i motori a vapore.

Considerando le condizioni locali della Svizzera, senza combustibili, con poca materia prima, è assai sorprendente che essa si sia dedicata con tanto calore alle industrie meccaniche. E per riuscire in ciò, come già abbiamo accennato, non bastava la mente direttiva di distinti ingegneri e meccanici, ma era necessaria la cooperazione dell'operaio intelligente ed istrutto. E tale è veramente l'operaio svizzero, calmo, studioso e diligente.

Per passare brevemente in rassegna tutto quanto concerne le macchine diremo:

a) delle caldaie e parti annesse;
b) delle macchine a vapore;
c) delle macchine idrauliche;
d) delle macchine a gas;
e) delle macchine per lavorare i metalli;
f) delle macchine per lavorare il legname;
g) delle macchine per perforare le gallerie;
h) delle macchine per le industrie tessili.

---

a) *Caldaie a vapore e parti annesse.* — L'esposizione delle caldaie a vapore è interessante sia dal punto di vista delle varietà dei tipi che dal lato dell' esecuzione. Comprendendo anche le caldaie per locomobili e per macchine semifisse, troviamo esposte 19 caldaie e, si può dire, altrettanti tipi. Sonvi caldaie fumivore e non fumivore; con piccolo volume d' acqua e pronte ad essere messe in pressione in breve tempo, o con un gran volume d' acqua che, immagazzinando il calore, possono fornire mezzo di ovviare alle irregolarità nell' esercizio; caldaie murate o no; per piccole industrie e per grandi impianti; verticali ed orizzontali; con tubi bollitori o senza, etc. Ma quel che hanno di comune quasi tutte le caldaie si è la pressione elevata cui devono lavorare e che varia fra 5 ed 8 atmosfere: ciò prova come il carbone sia caro in Svizzera e che quindi si sia costretti ad impiegare quei tipi di caldaie che meglio giovano ad ottenere qualche economia nel combustibile.

Delle caldaie esposte solo quattro sono in funzione in apposito edifizio adiacente alla Galleria delle macchine. La prima di queste caldaie è fornita dalla ditta *Gebrüder Sulzer* di Winterthur. Essa è cilindrica orizzontale, ha un focolaio interno fatto, nella parte anteriore con lamiere ondulate e munito nella parte posteriore di una serie di tubi Galloway.

La graticola è del noto tipo *Mehl* con sbarre sottilissime.

Una specialità si nota in questa caldaia ed è il sistema d'alimentazione del focolaio, inventato dall'Ispettore I. A. Strupler, ingegnere dell'Associazione Svizzera fra i proprietari di caldaie a vapore.

L'apparecchio consta di un carrello scorrevole su rotelle e di cui la parte superiore è piana, ma formata con tante sbarre girevoli attorno ad un asse orizzontale disposto parallelamente all' asse del focolaio e ad una certa distanza dal piano della graticola. Quando le sbarre sono disposte verticalmente lasciano fra di loro uno spazio di 5 o 6 centimetri; se invece con appositi manubrii si dispongono orizzontalmente, allora si sovrappongono e costituiscono una superficie senza interruzione, sulla quale si può mettere il combustibile in uno strato uniforme.

Quando l' apparecchio è fuori del focolaio, la porta di questo può chiudersi e si ha tutta la comodità per preparare il combustibile sul carrello; al momento di far la carica si apre la porta del focolaio, si introduce il carrello con una certa velocità e battendo contro la parete anteriore della caldaia, le sbarre dispongonsi tutte verticalmente, e lasciano cadere il combustibile sulla graticola, in modo uniforme.

Quest' apparecchio, per quanto ingegnoso, non ci pare abbia molta utilità, massime pel tipo di caldaia Cornovaglia, ove la profondità è relativamente poco grande ed è quindi facile al fuochista di ripartire uniformemente il combustibile senza dover ricorrere ad un nuovo attrezzo che ingombra il locale destinato alle caldaie.

La caldaia adiacente è fornita dalla Ditta *Theodor Bell et Comp.* di Kriens; essa è del tipo di *Ten-Brink*, notissimo ingegnere di Schiaffusa. Vi ha un solo focolaio con due bollitori sopra e due sotto.

Accanto a questa caldaia ve ne ha un' altra fornita dalla Ditta *Socin et Wick* di Basilea. Essa è per tipo e disposizione, come anche per estensione nella superficie di riscaldamento (38 m.q.), identica alla precedente.

La quarta caldaia in esercizio è della *Schweizerische Locomotiv-fabrik* di Winterthur.

Questa caldaia è di un tipo speciale finora poco conosciuto, e ci pare molto conveniente tanto dal lato della utilizzazione del calore, come da quello della sicurezza.

La caldaia è quasi del tipo da locomotiva con focolaio parallelepipedo e parte cilindrica tubulare.

Questa caldaia presenta quindi in poco spazio una grande superficie di riscaldamento (60 m.q.). La disposizione adottata permette di visitarla con facilità, potendosi la caldaia estrarre dalla muratura senza che questa sia per nulla danneggiata. A tal uopo servono delle rotelle che sono sotto al corpo cilindrico.

La specialità di questa caldaia, oltre la forma generale e l' incasso nella muratura, sta nella graticola. Essa è fatta per l' alimentazione continua, ed acciò il carbone discenda gradatamente nel focolaio, le sbarre sono foggiate colla superficie superiore secondo una curva la cui forma è denominata dall' inventore *Brachistochrone*.

L' inventore della graticola poi è *Patquay*.

Abbiamo avuto occasione di esaminare parecchie di queste caldaie in esercizio, oltre quella che figurava all'Esposizione, e dappertutto avemmo eccellenti informazioni sulla bontà di questa specie di generatore.

La pressione media di lavoro di tutte le quattro caldaie in servizio dell' Esposizione era di 6 atmosfere effettive.

La distanza fra le caldaie e le macchine motrici era nell' Esposizione molto grande, per cui si notava nella condotta un certo inconveniente dovuto all'acqua di con-

densazione, massime perchè si ommise di dare al tubo di condotta una conveniente pendenza, che permettesse di vuotare il tubo prima di immettervi di nuovo il vapore. Però la perdita di pressione fra le caldaie e le macchine a vapore era resa poco sensibile e solo di 1|3 di atmosfera, mediante il rivestimento adoperato per i tubi e che è stato fornito dalla Ditta Merk Georg di Wiedikon (Cantone di Zurigo).

Il rivestimento, di cui non si conosce la composizione, viene adoperato moltissimo negli Stabilimenti svizzeri, perchè assai atto ad impedire il disperdimento del calore.

I tubi indicatori di livello d'acqua sono di un vetro apposito, preparato su larga scala da J. G. Ulmann di Zurigo. Questo vetro è quasi infrangibile ed ha il vantaggio di non offuscarsi dall'interno e di lasciar quindi scorger sempre chiaramente il livello dell'acqua. Questi tubi sono usati nelle ferrovie svizzere e francesi per le caldaie da locomotive, nelle quali, più che mai, occorre avere tubi resistenti e molto trasparenti.

L'alimentazione delle caldaie è fatta in modo continuo da iniettori Körting. Vi ha però anche una piccola pompa a vapore fabbricata dai fratelli Sulzer di Winterthur, e serve, in caso di bisogno, quando gli iniettori più non funzionano.

Nel tubo che conduce l'acqua dall'acquedotto alla pompa od agli iniettori trovasi innestato un nuovo contatore d'acqua inventato dall'ingegnere Smith, già tanto conosciuto per i suoi motori idraulici, così comodi per la piccola industria.

Questo contatore non altro è in sostanza che un piccolo motore idraulico in due stantuffi, il quale, per mezzo di un semplicissimo congegno d'ingranaggi, nota il numero delle cilindrate d'acqua che sono segnate in litri e metri cubi nel contatore.

L'istrumento è di una meravigliosa semplicità, occupa pochissimo spazio, dà risultati precisi e può quindi essere adoperato con sicurezza là dove occorra conoscere con sicurezza quale sia il volume d'acqua consumato da una caldaia, misura questa non sempre comoda nelle circostanze ordinarie.

Altra novità che si trova applicata ai tubi di presa del vapore dalla condotta principale si è l'*Automate* di J. G. Ulmann di Zurigo.

Quest'apparecchio serve per purgare i tubi dall'acqua di condensazione, e fondasi sulla proprietà che hanno certi liquidi di dilatarsi o di condensarsi fortemente sotto l'influenza delle variazioni di temperatura. Esso consta di una conca la quale è chiusa ermeticamente da un diaframma di sottile lamierino. La conca è riempiuta d'alcool o di altro liquido soggetto a facili cambiamenti di volume col variare della temperatura.

Il tubo, il quale trovasi entro ad un'imbuto attaccato alla conca, allo stato di riposo dell'apparecchio affiora contro il diaframma. Pel tubo arriva il vapore e questo in contatto col diaframma lo riscalda, il liquido della conca aumenta di volume e costringe il diaframma a premere contro il tubo e non lascia scappare il vapore.

Se invece nel tubo trovasi dell'acqua di condensazione essa è spinta contro la membrana, la raffredda, il liquido nella conca si condensa e quindi il diaframma può allontanarsi dall'imboccatura del tubo e lasciar passare tutta l'acqua di condensazione che scola dal tubo di sfogo. Appena il vapore ha scacciato tutta l'acqua di condensazione trovasi di nuovo in contatto col diaframma, lo riscalda e quindi si chiude l'apertura del tubo d'arrivo.

Quest'apparecchio di poco costo si raccomanda per la sua efficacia e semplicità e può essere applicato in qualunque parte della condotta. Naturalmente è preferibile metterlo nella parte più bassa ove si concentra tutta l'acqua di condensazione.

Nei giunti dei tubi di vapore, nella chiusura dei cassetti e cilindri della macchina a vapore notasi un'altra novità, poco conosciuta in Italia, ed essa è la *chiusura metallica* dello stesso J. B. Ulmann su menzionato.

Essa consta di anelli formati con diversi strati di cartone convenientemente preparati ed avvolti da piombo laminato. Il piombo deve esser il più puro possibile. Per mettere in opera gli anelli non occorre alcuna speciale preparazione, ma basta tenerli in bagno per un certo tempo nell'olio di lino. La chiusura può avere oltre la forma ad anello anche qualunque altra forma per adattarsi ai coperchi delle cassette a vapore, alle porte di lavatura delle caldaie ecc.

Il prezzo di questo genere di chiusura è di L. 3.50 al chilogramma.

Fra le caldaie esposte, ma non in esercizio, notiamo principalmente le seguenti:

Una caldaia tipo Cornovaglia della Ditta Socin et Wick di Basilea; essa ha il focolaio di lamiera ondulata, una superficie di 26 m.q. ed è fatta per lavorare a 6 atmosfere effettive;

una caldaia Lancashire di *H. Berchthold* di Thalweil, con due bollitori e 6 tubi Galloway ed ha una superficie di 50 m q. Vengono poi: una piccola caldaia Cornovaglia di *John Rüegger* di Aarburg, due caldaie verticali di *Stirnemann et Comp.* di Zurigo; una caldaia Ten-Brink dei fratelli *Sulzer* di Winterthur, e diverse caldaie per locomobili e macchine semifisse esposte da *Socin et Wick*, *Gebrüder Sulzer* e *Schweizerische Locomotiv-fabrik* di Winterthur.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia trovò opportuno di richiamare il personale all'esatta osservanza delle norme in vigore per la migliore utilizzazione dei carri da merci. Essa ha pure prevenuto il detto personale che, indipendentemente dai premi soliti a conferirsi per la migliore utilizzazione del materiale, terrà conto delle efficaci prestazioni degli agenti durante il periodo dei grandi trasporti per proporre al Consiglio d'amministrazione quelle speciali gratificazioni a loro riguardo che verranno concretate dalle Divisioni del Traffico.

La Commissione governativa che ha proceduto alla visita di ricognizione del tronco della ferrovia Termoli-Campobasso, compreso fra Casacalenda e Campobasso, della lunghezza di 38 kilom. ha riscontrato che il tronco stesso si trova in condizione di essere aperto con tutta sicurezza al pubblico servizio dei viaggiatori e delle merci, ed ha ritenuto che l'esercizio del tronco possa aver principio col 21 del corr. mese.

><

Ci informano da Cuneo che il locale Ufficio del Genio civile ha testè compiuti gli studii di campagna del 4° tronco della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, compreso fra Vernante e Limone, ed ha già intrapresa la compilazione al tavolo del relativo progetto.

A cura dello stesso Ufficio procedono anche con alacrità, per quanto contrariati dalla cattiva stagione, gli studii della grande galleria attraverso il colle di Tenda.

Questi studii dal lato di settentrione possono dirsi quasi ultimati.

><

Ci scrivono da Venezia che quell' Ufficio del Genio civile ha completati gli studii di campagna della linea ferroviaria di 3ª categoria da Portogruaro a Casarsa.

Tali studii comprendono tanto il tracciato a destra che quello a sinistra del Lemene e saranno messi a confronto fra di loro onde giudicare, con piena conoscenza di causa, della convenienza di seguire l'uno piuttosto che l' altro tracciato.

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del 3° tronco della ferrovia Benevento-Avellino compreso fra i chilom. 15.480 e 29.460, della linea medesima. Detto tronco ha la lunghezza di m. 13.980 ed il relativo importo è preventivato in L. 3,460,000, delle quali L. 3,226,000 per lavori e provviste da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni, l' armamento, gli impiegati ecc.

Altro progetto presentato per approvazione al Ministero predetto è quello del tronco dal Lusenzo a Chioggia della ferrovia Adria-Chioggia, della lunghezza di m. 2210 e dell' importo totale di L. 680,000.

Di entrambi i premenzionati progetti procureremo di dare esatte informazioni tecniche in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha stabilito che gli esami agli ingegneri aspiranti ai posti vacanti nel personale tecnico della stessa Amministrazione abbiano principio in Milano il 23 andante ottobre.

><

Lo stesso Consiglio ha autorizzato l' appalto dei lavori d' ampliamento e riordino generale della Stazione di Pistoia.

><

Sappiamo pure che dal predetto Consiglio venne autorizzato l' appalto dei lavori di definitiva sistemazione del servizio viaggiatori e delle merci g. v. in Stazione di Genova P. B.

><

Ha pure autorizzato la stipulazione di una Convenzione autorizzante la Società della tramvia Bologna-Bazzano di attraversare la ferrovia Bologna-Pistoia al passaggio a livello della strada provinciale di Bazzano.

><

Sappiamo che la nuova ordinanza del prefetto di Milano per l' esercizio delle tramvie, pubblicata nell'ultimo numero del *Monitore*, sarà messa in attività non appena sulla opportunità della medesima si saranno messi d'accordo i signori prefetti delle provincie finitime a Milano, nel cui territorio scorrono alcune tramvie che fanno punto di partenza da quella città.

><

Veniamo informati che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, per secondare le vive istanze dei Genovesi, non sarebbe aliena dal conservare anche durante la stagione invernale il treno 234 da Genova a Savona, e quelli 175 e 184 fra Genova e Busalla.

><

Ci informano da Roma che il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha ritenuto per parte sua ammissibile la proposta dell' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, perchè lo scalo di Sampierdarena possa godere del beneficio delle tariffe locali n. 5 e 7.

><

Ha fatto ritorno in Roma ed ha ripreso il suo servizio il comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possa approvarsi il progetto per la costruzione di una nuova Stazione a Venzago, fra le Stazioni di Rho e di Serabiago della ferrovia Gallarate-Rho.

Con la detta Stazione si soddisfa alle vive ed insistenti istanze dei molti Comuni interessati, e si è provvisto altresì al cresciuto movimento della linea; non senza notare che ne sarà maggiormente garantita la sicurezza dell'esercizio, imperocchè coll' impianto della nuova Stazione viene ad essere divisa la distanza di km. 9 1/2 esistente fra le predette Stazioni di Rho e Serabiago.

Un tale provvedimento, per la cui esecuzione si richiede una spesa di L. 81,000, è reso anche più necessario dalla imminente apertura della linea Gallaratese, la quale farà aumentare il numero dei treni sulla Rho-Gallarate.

><

Ci scrivono da Parma che è intendimento del Consorzio concessionario della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara di domandare l'autorizzazione per l'apertura della linea al pubblico servizio entro il mese di novembre p. v.

A quest'ora il binario di corsa è già tutto posato ed a completare l'armamento manca solo la posa dei binari secondari in talune Stazioni.

In quanto ai lavori di compimento e di sistemazione della linea, vi si sta lavorando con alacrità, e nulla lascia dubitare che i medesimi non siano compiuti nel novembre.

><

Riceviamo da Novara la notizia che vari esercenti le cave di granito aperte nei territori di San Paolo, Cervo e Quittengo hanno avanzato istanza al Governo perchè non venga variato il piano primitivo proposto dalla Società Belga per la ferrovia economica da costruirsi nella valle d'Andorno.

><

Il Consiglio comunale di Nicosia, in sua recente adunanza, ha deliberato di far preghiera al R. Governo perchè voglia disporre che per la costruzione della ferrovia Circum-Etnea, linea Adernò-Nicosia, sia formato un unico Consorzio, tenendo presenti gli interessi gravissimi che legano a questo progetto e il Capo provincia ed il circondario di Nicosia.

Una tale deliberazione fu presa per combattere la decisione della Deputazione provinciale di Catania di presentare al Governo la proposta di un Consorzio per la costruzione della ferrovia Circum-Etnea, separandola dalla linea Adernò-Nicosia, mentre l'interesse comune di Catania e di Nicosia richiede che, tanto per l'una che per l'altra linea, venga formato un unico Consorzio, giusta quanto già ebbe a deliberare il Consiglio comunale di Catania.

><

La Camera di commercio ed arti di Verona, di accordo coll'Amministrazione provinciale, ha fatto intraprendere uno studio tecnico per variare il tracciato della ferrovia da Bologna a Verona.

><

Il Comitato di sorveglianza dei tramways vercellesi ha ricorso a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè venga tolta la ordinata limitazione nel numero dei carri pei treni merci e portato almeno da 4 a 5 il numero dei veicoli permesso pei treni viaggiatori.

><

Diamo le principali informazioni tecniche che abbiamo promesse nel *Monitore* della scorsa settimana in ordine al progetto di appalto da Montagnana ai Boschi di Santa Anna, della ferrovia di 3ª categoria da Legnago a Monselice.

Come abbiamo detto, la lunghezza del tronco risulta di m. 8,900 ed il relativo importo è preventivato di 437,000 lire, delle quali L. 288,000 per lavori e provviste comprese in appalto e L. 149,000 a disposizione dell' Amministrazione governativa per le espropriazioni e gli imprevisti.

Nel progetto di appalto non è compresa la provvista delle travate metalliche, dei ferri d' armamento e dei meccanismi fissi per stazioni.

Di tutto il tronco sono in rettilineo m. 8,590 ed in curva m. 310 con raggio minimo di m. 500.

L'andamento altimetrico è formato da 4,040 di livellette orizzontali, e da m. 4,860 di livellette in pendenza. La massima inclinazione adottata è quella del 5 per mille. La sezione normale della strada è prevista di m. 5.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua sono progettate 22 opere d'arte, delle quali una sola di importanza, cioè un ponte a due luci di m. 13 cadauna, da costruirsi sul fiume Fratta. Le altre opere sono suddivise come segue: 7 acquedotti di m. 0,80; 8 di m. 1; 5 di m. 2 ed un ponticello di m. 3.

Onde mantenere libere le comunicazioni delle strade attraversate dalla ferrovia sono proposti 15 passaggi a livello e 9 deviazioni. Per provvedere poi dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada sono progettate 10 case cantoniere, delle quali una doppia e 9 semplici e 3 garette di guardia.

Lungo il tronco di che trattasi è prevista una sola stazione, quella cioè, di Bevilacqua nella quale saranno da costruire un fabbricato pei viaggiatori ed uno pei cessi, un piano caricatore scoperto ed uno coperto, nonchè il marciapiedi.

><

Dal Consiglio d' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato la spesa di L. 3,600 per l' impianto di un peso a bilico, sagoma limite e para-urti, nella stazione di Romagnano.

Id. di L. 1,990 per il consolidamento del terreno tra le gallerie di Colmegna e Rizzolo sulla linea Novara-Pino.

Ha approvato il verbale della Conferenza tenutasi in stazione di Suzzara per avvisare ai lavori necessari allo innesto a Suzzara della ferrovia Suzzara-Parma.

><

Il Consiglio d' amministrazione delle Strade Ferrate Romane nella sua adunanza del 9 ottobre 1883, dopo avere trattato alcuni affari interni deliberava quanto appresso.

1° Modificazioni di locali nella stazione di Roma.

2° Acquisto e posa in opera di grue fisse in alcune stazioni.

3° Locazioni di vagoni scoperti dalla Società ausiliaria per strade ferrate e tramvie in Torino.

4° Aggiudicazione alle Acieries du Rhin della fornitura di 9,000 tonnellate ruotaie d' acciajo.

5° Acquisto di carbone da fabbri, ghisa in pani e olio minerale.

><

Il Consiglio di Stato, in recente adunanza, ritenne che si possa approvare il progetto di appalto per la posizione in opera dell'armamento, compresa la provvista delle traverse, pel tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore compreso fra Airasca e Moretta.

La somma di appalto ammonta a L. 195,000 e questo comprende: posa di m. 22,780 di binario; posa di n. 23 scambi; provvista di 26,000 traversine; provvista di m. c. 55,60 di legnami speciali per scambi.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle ultime sue sedute, ha emesso voto favorevole sui seguenti progetti:

Impianto servizio merci, piccola velocità, alla Stazione di Dolo. — Ampliamento della Stazione di Corneto Tarquinia. — Ricostruzione della vôlta nella galleria di Passofonduto nella linea Palermo-Porto Empedocle. — Sistemazione della frana di Roreto sulla ferrovia Bra-Savona. — Opere di difesa della galleria Combetta nella linea Torino-Modane. — Proposta di una variante al tracciato del tronco Napoli-Casalnuovo, nella ferrovia Napoli-Nola-Baiano. — Variante all' egresso della Stazione di Albano nella ferrovia Albano-Nettuno. — Sistemazione del piano stradale e rivestimento della galleria di Agerola nel tronco Gragnano-Agerola Napoli. — Ferrovia Udine-Cividale. — Ferrovia Viterbo-Civitavecchia. — Tronco Casaletto-Castrocucco sulla linea Reggio-Castrocucco. — Tronco Diamante-Orsomarzo sulla linea suddetta.

Progetto definitivo modificato del 1° tronco Velletri-Cori, della ferrovia Velletri-Terracina, lasciato in sospeso richiedendosi il progetto precedente per istituire confronti.

Ferrovia Ivrea-Aosta, ubicazione della stazione di Aosta.

Progetto di appalto del tronco Ghiare-Borgotaro, della ferrovia Parma-Spezia.

Progetto di appalto delle travate metalliche occorrenti lungo i tre tronchi della ferrovia da Ascoli a San Benedetto. Questo progetto riguarda la fornitura delle travate

pei ponti seguenti: Ponte sul Tronto in 5 luci m. 25 cadauna; ponte sul Maciuo in 3 luci di m. 20 cadauna; ponte sul Chifenti in una luce di m. 20; due ponti di m. 6; due ponti di m. 5; otto ponti di m. 3; tre ponticelli di m. 2,50 e un ponticello di m. 2.

La spesa per la provvista delle dette travate è preventivata in L. 482,000.

Progetto di appalto per la costruzione dei fabbricati delle stazioni, case cantoniere e garette occorrenti pei due tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi fra Ivrea e Quincinetto, della lunghezza complessiva di m. 13,550.

L'ammontare presunto della spesa occorrente per la esecuzione dei detti fabbricati ammonta a L. 215,200, delle quali L. 195,000 per lavori da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per imprevisti.

I fabbricati da costruire lungo i predetti due tronchi sono Fabbricati viaggiatori per stazioni di V* classe, n. 3; Id. per fermate, n. 1; Cessi isolati, n. 4; Piani caricatori con tettoia merci, n. 3; Caselli doppi n. 6; Caselli semplici, n. 6; Garette, n. 3.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — L'appalto del 10 corr. per la costruzione del tronco di questa ferrovia, compreso fra l'argine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della Stazione di Carrito, della lunghezza di m. 7,872.10, dell'importo ridotto a L. 613,465.50 alla prefettura di Aquila andò deserto e al ministero dei lavori pubblici offrì ribasso di ventesimo il sig. Matacotta Ulderico, che rimase provvisoriamente deliberatario.

— Il 31 corr. si terrà al ministero suddetto e alla prefettura di Aquila l'appalto definitivo per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le Stazioni di Sante Marie inclusiva e quella di Celano esclusiva. La lunghezza è di metri 29,267.98; l'importo ridotto a L. 1,797,446.05; cauzione provv. L. 88,000, def. L. 177,000.

— Il giorno stesso, ai detti ministero e prefettura avrà luogo il definitivo appalto per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra la stazione di Celano inclusiva, sino oltre Collarmele, della lunghezza di m. 12,113.08, dell'importo ridotto a L. 1,807,099.08 La cauzione provv. è di L. 79,000; la definitiva L. 158,000

Ferrovia Parma-Spezia. — L'appalto del 10 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra gli abitati di Villafranca e di Filattiera, della lunghezza di m. 4,824, dell'importo ridotto a L. 916,640 andò deserto tanto al ministero che alla prefettura di Massa; rimanendo aggiudicato definitivamente ai signori fratelli Bertonati che offrirono al 1° incanto il ribasso di L. 15,75 0[0.

— L'appalto del 12 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, dell'importo ridotto a L. 1,836,693 al ministero andò deserto, e alla prefettura di Massa offrì il ribasso di L. 5,80 il sig. Enrico Boccolini, domiciliato a Massa, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L'appalto, del 9 ottobre, delle opere e provviste occorrenti all'armamento ed inghiaiamento della via e delle stazioni lungo il tronco Ivrea-Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia Ivrea-Aosta, dello importo ridotto a L. 236,350.20 al ministero andò deserto ed alla prefettura di Torino offrì il ribasso di L. 9 79 0[0 il sig. F. Cavallo domiciliato a Torino, cui rimase definitivamente aggiudicato.

Trasporti ferroviarii. — La Camera di commercio di Genova ebbe in comunicazione dal Prefetto di quella città la seguente lettera del ministero dei lavori pubblici:

« La quantità di merci affluita in questi giorni specialmente agli scali ed alle stazioni ferroviarie dell'Alta Italia è tale che non è stato possibile trasportarla tutta a destinazione con quella sollecitudine che sarebbe stata desiderabile dagli speditori, sicchè, specie per gli speditori a piccola velocità, è stato mestieri dar passo prima a quelle di merci deperibili e poi man mano alle altre.

Ciò ha prodotto vivi reclami dei commercianti di codesta città, i quali credendo che la causa dei ritardi nei trasporti delle loro spedizioni fosse l'insufficienza dei carri chiesero istantemente che il Ministero provvedesse a farne aumentare il numero specialmente sulle linee dell'Alta Italia.

Ora il sottoscritto nell'informare la S. V. della cosa, la prega di far noto per mezzo della Camera di commercio ai reclamanti, che il Ministero non ha mancato e non manca di dare le più energiche disposizioni perchè si provveda al bisogno ma che, come del resto suole avvenire ogni anno durante la stagione autunnale, nella quale hanno luogo i grandi trasporti di uve, vino ed altri generi alimentari, l'ingombro di merci che avviene in tutte le stazioni è la principale causa dell'inconveniente che si verifica, e ciò malgrado anche l'aumentato numero di carri, pel quale fu possibile, nei primi nove mesi dell'anno corrente, trasportare ben 700,000 tonnellate in più dell'anno scorso.

Nondimeno, il Ministero ha disposto perchè si trovi modo di aumentare ancora il numero dei carri e si adottino speciali ed eccezionali provvedimenti atti a togliere gli ingombri nelle stazioni che ne incagliano i movimenti, e si soddisfino così le esigenze straordinarie del momento. »

— La Camera di commercio di Torino inviava al Ministro dei lavori pubblici un telegramma, deplorando la sospensione temporanea del servizio delle merci a piccola velocità sulle ferrovie A. I. — L'on. Ministro così rispondeva:

« Io pure deploro vivamente che assoluta mancanza vagoni e locomotive e impossibilità ottenere a nolo dalle Amministrazioni francesi, svizzere, bavaresi, austriache, invano ripetutamente richieste, abbia costretto ferrovie Alta Italia prendere gravissima misura. Prendo provvedimenti affinchè questa condizione deplorevole cessi al più presto ».

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Leggiamo nel *Ravennate:*

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Arezzo ha approvato la deliberazione del Consiglio comunale di Valle del Tevere che fece adesione all'Adriatico-Tiberina, per cui anche la provincia di Arezzo, che era l'unica che aveva fatto opposizione, entrerà nel Consorzio dell'Adriatico-Tiberina.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — La Deputazione provinciale di Torino, nella sua adunanza del 4 corrente, ha accordato alla Società generale delle ferrovie economiche di Bruxelles, concessionaria della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, una proroga di mesi quattro per la firma dell'atto relativo alla concessione del sussidio della Provincia.

Ferrovie dell'Alta Italia. — L'Amministrazione avverte che in seguito ad apposita convenzione colla Società per la ferrovia Settimo-Rivarolo e la tramvia Rivarolo-Cuorgnè, approvata dal Consiglio d'amministrazione di quelle Strade ferrate, a cominciare dal 16 ottobre corrente è stato attuato un Servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, nonchè pel numerario e per gli oggetti preziosi, i veicoli ed il bestiame colle stazioni delle dette ferrovia e tramvia, a mezzo della stazione di Settimo.

Tale servizio, esteso tanto alle spedizioni in destinazione, quanto a quelle in provenienza dalla ferrovia o dalla tramvia suddette, sarà fatto sotto l'osservanza di alcune disposizioni che sono inserte in apposito avviso al pubblico.

Tramvie venete. — Leggesi nell'*Euganeo:*

Sappiamo che il sig. Alessandro Finelia ha presentato alla Prefettura di Venezia la domanda d'autorizzazione per

la costruzione di alcune linee di tramvia nel Veneto, facendo naturalmente il relativo deposito. Alla domanda andava unito un progetto dettagliatissimo.

Tra queste linee vi ha pure la seguente:

Mestre-Padova: da Mestre passando per la strada del Mercato bovino, a Chirignago, Oriago, Mira, Dolo, Fiesso d'Artico, Stra, Ponte di Brenta, Padova.

Questa linea però potrebbe essere modificata in guisa da passare invece che per la strada del Mercato bovino, per la via conducente alla Stazione ferroviaria e, proseguendo da questa, per la strada denominata della Giustizia a Chirignago ed oltre.

Tale modificazione sarebbe stabilita tanto per l'andata che pel ritorno, e semprechè il Municipio di Mestre facesse conoscere all'impresa di preferire questa percorrenza a quella indicata nel progetto.

C'è inoltre la linea Mestre-Noale interessante la nostra provincia, la quale, subordinatamente, potrebbe prolungarsi fino a Camposampiero.

Occorre, del resto, appena accennare che il Finella, per quanto riguarda la provincia di Padova, ha fatto le opportune proposte alla locale Prefettura.

Tramvia Ravenna-Forlì. — Sono terminati i lavori di costruzione per la tramvia a vapore tra Ravenna e Forlì. La linea verrà inaugurata entro il corrente ottobre.

Scontro ferroviario. — La mattina del 13 corr. alle ore 6, due treni uno diretto ed uno misto, si urtarono dinanzi alla stazione di Savignano Romagna. Fortunatamente non si ebbe a deplorare alcuna vittima.

Riportarono solo leggiere contusioni gli impiegati ferroviari e postali. Rovinarono sei vagoni e l'ambulante postale. Da Rimini furono mandati soccorsi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Un dispaccio odierno da Locarno reca che si è riunita ieri in quella città la Commissione per la scelta della località per l'Officina centrale del Gottardo. Ne fanno parte Rieter, presidente delle ferrovie del Gottardo, Kinel direttore generale delle ferrovie germaniche (?), Massa direttore delle ferrovie dell'Alta Italia, Sthaelin presidente della Centrale svizzera, Von Knapp, Maraini, Moser-Ott e Dietler, direttore del Gottardo. Furono nominati relatori Von Knapp e Maraini. La Commissione visita il versante sud e nord delle Alpi per la scelta della località. Sabato presenterà il suo voto al Consiglio riunito a Lucerna.

Ferrovie svizzere. — Il Comitato d'iniziativa per una ferrovia Thalweil-Zugo-Goldau, ha fatto pressante istanza presso l'Amministrazione della ferrovia Nord Est perchè assuma la costruzione del tronco da Thalweil a Zugo, dal qual punto si procederebbe contemporaneamente alla costruzione del tronco Zugo-Goldau, già concesso alla ferrovia del Gottardo. L'Amministrazione della ferrovia Nord Est rispose di non voler trattare con un semplice Comitato, che non può impegnarsi per i differenti paesi su cui passa la linea, a meno che le trattative non avvengano coll'intermediario e sotto la direzione di una autorità designata dal Consiglio federale. Ora il Consiglio federale si dichiara pronto ad assumersi questa intermissione e ne darà conoscenza al Comitato promotore per le seguenti linee: Bülach-Sciaffusa, Etzwyl-Sciaffusa, Koblenza-Stein, ferrovia della sponda destra del lago di Zurigo, Dielsdorf-Niederweningen.

— Il Dipartimento delle ferrovie è autorizzato a concedere alla Società della ferrovia funicolare Territet-Montreux-Glion l'apertura dell'esercizio ordinario, al 15 marzo di ciascun anno e di continuarlo fino al 15 novembre, come pure a continuarle nei mesi d'inverno durante il bel tempo col mezzo di treni straordinari.

Ferrovie austro ungariche. — La Società austro ungarica delle ferrovie dello Stato sta per stabilire sulla riva sinistra di Budapest una rete di linee locali, affinchè ciascuno stabilimento importante (molini, fabbriche di macchine, ecc.) sia unito con una ferrovia speciale alla stazione di Kakos Palota. Di più farà costruire in questa stazione, ove si concentrerà la spedizione delle merci di Budapest, dei vasti depositi per i bisogni del commercio.

Ferrovie bulgare. — L'assemblea legislativa della Bulgaria ha approvato a grande maggioranza la convenzione per il congiungimento delle ferrovie dell'Oriente. Essendo stata specialmente la resistenza della Bulgaria che ha fin qui impedito l'esecuzione della convenzione, si spera che quella non tarderà a costruire la linea, lo stabilimento della quale le tocca. Si tratta della ferrovia che parte da Charibrod a Sofia, nella direzione della ferrovia che separa la Bulgaria dalla Turchia, per congiungersi alla linea Costantinopoli-Bellowa, che la Turchia dovrà prolungare fino alla frontiera, secondo la detta Convenzione. La Serbia, la Bulgaria e la Turchia si sono impegnate ad aprire simultaneamente le ferrovie di cui si tratta il 15 ottobre 1886.

Ferrovie giapponesi. — Ecco la lunghezza delle vie ferrate esistenti attualmente nel Giappone: da Yokohama a Tokio, 29 chilom.; da Kobé a Otsu, 93 chil.; da Tfou-rouga, provincia di O-omi a Sekiga-hara, provincia di Mino 55 chil., ossia in tutto 187 chil.; questa cifra sarà portata a 317 chil. appena la linea della strada ferrata che deve congiungere Mayebashi a Tokio sarà terminata. Le tre prime linee appartengono al Governo, l'ultima appartiene alla Grande Compagnia delle strade ferrate del Giappone.

Ferrovie indiane. — Il Governo indiano è sul punto di fare costruire una linea da Calcutta alle provincie centrali, per Midnapore. Questa sarà un'importante aggiunta alla rete indiana, imperocchè, quando la linea sarà terminata, formerà la via diretta fra Bombay e Calcutta, ed aprirà un ricchissimo distretto di provincie centrali. Si deve anche procedere al prolungamento della ferrovia di Nizam, da Hyderabad a Sironcha e Chanda, che faciliterà considerevolmente le comunicazioni fra Madral e Calcutta e fornirà un facile sbocco alle vaste carboniere, che abbondano in questa parte del Deccan.

— I direttori della Società ferroviaria e commerciale di Assam residenti a Londra, hanno ricevuto un telegramma dagli ingegneri che si trovano ad Assam annunziando che la stagione delle pioggie essendo cessata, i lavori sono ricominciati. Il ponte del fiume Dehinh è compiuto; l'estrazione del carbone dalle miniere raggiunge la cifra di 2000 tonnellate ogni settimana e si spera che fra due mesi si potrà attivare il servizio ferroviario pel trasporto del carbone dalle miniere al fiume di Bramaputra.

Ferrovie americane. — Annunziano da Nuova York che il sig. Villard progetta di costruire una ferrovia sulle coste da Paget Sound a San Diego, la quale sarà lunga 1,500 miglia.

Il sig. Villard comperò a tale uopo la ferrovia North-Pacific, e la linea Santa Maria Valley, ed ha intenzione di costruire delle linee che congiungano le sue ferrovie dell'Oregon con la ferrovia delle coste South-Pacific.

Disastri ferroviarii in Inghilterra. — Lo *Engineering* del 21 scorso mese, dopo aver accennato al disastro di Stokport, di cui facemmo parola nel *Monitore* del 21 settembre u. s., soggiunge:

« Il 15 corr. verso le 6 antim. avvenne una grave collisione tra il treno diretto da Londra a Leeds, munito del freno a vuoto, che andò ad urtare contro il treno merci di Manchester, Sheffield e Lincolnshire, alla diramazione di Lafthouse presso Wakefield.

« Benchè la collisione abbia avuto luogo per causa di errore di segnalamento del guardia-segnali, pure il convoglio che trovavasi ancora a 200 metri dal luogo del disastro, e che correva a velocità di sole 30 miglia all'ora, avrebbe potuto essere arrestato, ed evitare l'urto, qualora il freno avesse agito prontamente.

« Per contrapposto possiamo qui accennare ad un altro accidente, che avrebbe potuto essere fatale, ove la pronta azione del freno Westinghouse automatico, non avesse evitata una grave collisione a New-Cross sulla linea Londra-Brighton e South-Coast.

« Avendo il guardia-segnali lasciato che una locomotiva sciolta oltrepassasse il suo casello, non fece attenzione, come essa si fosse fermata sul binario principale, ed il segnale indicando passaggio libero, permise che si avanzasse un pesante convoglio di escursionisti.

« Una curva della linea impediva al macchinista di vedere l'ostacolo; ma fortunatamente essendosene accorto il capo cantoniere, questi si precipitò verso il treno, richiamando così l'attenzione del macchinista, il quale applicò istantaneamente il freno Westinghouse, per cui il convoglio che trasportava circa 500 viaggiatori, venne ad arrestarsi a circa 3 metri dai paracolpi della locomotiva ferma.

« È superfluo ogni commento su ciò che sarebbe accaduto, se in quell' istante il freno Westinghouse avesse tardato ad agire, come nei casi riportati sopra pel freno a vuoto ».

— Da un resoconto del Ministero inglese di commercio risulta che nella Granbrettagna ed Irlanda nel primo semestre del corrente anno in causa di disastri ferroviarii furono uccise 552 persone, e ferite 2047. Nel periodo corrispondente del 1882 gli uccisi furono 522 e i feriti 2072.

Gli esseri umani non sono tuttavia le sole vittime.

Durante i primi sei mesi dell'anno 1883 vi furono 15 cavalli, 12 fra buoi e vacche, 24 pecore, 4 asini e un daino investiti dai treni ed uccisi.

Notizie Diverse

Le Convenzioni fra Genova e il Governo — Su questo soggetto sono corse voci diverse e sono state stampate informazioni inesatte. Crediamo utile di unirci alla *Rassegna* per rettificare i fatti nel seguente modo:

Le trattative fra il comune di Genova e il Governo, che son finite con le note Convenzioni, furono opera principalmente dell'Amministrazione ferroviaria dell' Alta Italia e della Direzione generale delle ferrovie del Ministero dei lavori pubblici che cominciarono a trattare per mezzo di delegati speciali, alla fine del giugno n. s. Queste trattative variarono e migliorarono molto gli accordi precedenti presi alla fine dell'anno 1882.

La Stazione marittima, in forza della recente Convenzione, sarà più ampia e più comoda e avrà un bell'accesso dalla parte di via Milano con l'aggiunta delle calate. La via Carlo Alberto non sarà, come nel primitivo progetto, una angusta strada, ma avrà 20 metri di larghezza. Il binario di corsa non sarà situato lungo il mare, come erroneamente si voleva, ma sarà situato verso terra e andrà fin contro il Mandraccio per una strada sempre spaziosissima, e la Stazione di piazza Caricamento sarà trasportata in luogo più opportuno. Gli studi per i bacini di carenaggio furono spinti innanzi dall'on. Genala che presiedette anche l'adunanza dei lavori pubblici che imprese a discuterli.

Nella parte finanziaria della Convenzione l'Amministrazione dei lavori pubblici non ebbe mai che vedere, perchè fu trattata direttamente dal comune di Genova coi ministri Depretis e Magliani; e l'anteriore Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, non ebbe che fare in tutto ciò che riguarda la dogana nuova e i magazzini per le materie inflammabili; e nemmeno in quella parte della Convenzione relativa alla demolizione delle fronti basse del porto che fu trattata con la Autorità militare. Ciò che fece l'on. Baccarini è di avere iniziato le trattative per la Stazione marittima, alla quale il Governo era obbligato in seguito al lascito Galliera; bisogno urgente già sentito e risentito da anni ed eccessivamente trascurato dal Ministero, essendo evidente che senza la Stazione marittima i lavori del porto di Genova avrebbero dato poco o nessun vantaggio.

Il porto di Ventimiglia. — Il sig. Fenely, ingegnere addetto ai lavori del porto di Mentone, sta per dare l'ultima mano al progetto del porto di Ventimiglia, e si spera che, una volta questo finito, il sindaco di Ventimiglia lo metterà all'ordine del giorno per la debita discussione.

Uffici telegrafici. — Il 9 corr., nella Stazione ferroviaria di Ponte Ginori, prov. di Pisa, e il 13 in Vaglio, prov. di Potenza, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato.

La Lotteria di Verona, della quale occupammo più volte i nostri lettori, come ben n'era il caso, trattandosi della più grande operazione di questo genere che siasi mai effettuata in Italia, veniva improvvisamente intralciata, nella sua definitiva conclusione, quando cioè era giunta all'ultimo quarto dell'emissione, al sopraggiungere d' una grande sciagura, nella scorsa estate, che ben a ragione l'Italia tutta considerò come un lutto di famiglia.

L'assorbente importanza del disastro e il piovere dei relativi soccorsi non poteva non influire sull'emissione risolutiva della Lotteria di Verona e indirettamente, perciò, anche sull'altra causa, non meno patriotica, dei danneggiati dall'inondazione.

Attualmente però la Lotteria di Verona ha ripreso tutto il primiero vigore d' emissione, a tale, che il giorno del definitivo sorteggio non può esser più ormai quistione che di settimane e verrà quanto prima a precisarlo davvero un avviso ufficiale del Municipio di Verona.

A quest'ora non resta più altro dunque che rammentare a coloro cui non è indifferente una vincita di mezzo milione, che le cinque categorie di biglietti, a numerazione corrispondente, e tutti a lire una, son là ad attendere gli ultimissimi compratori, come pure i centinai completi restano ancora in pochi a lusingar gli appetiti di coloro che non considerano una bazzecola l'aver un premio certo fra tante vincite pel valore effettivo di due milioni e mezzo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le azioni della Società delle Ferrovie Meridionali non esperimentarono nell' ultima settimana così viva la speculazione, come si era addimostrata loro nella precedente. Ciò non pertanto, non fece ad esse difetto la fermezza, per modo che le si negoziarono a 512 a principio ed a 510 circa in chiusura. Le obbligazioni relative appena ricordate a 271.25, ed i boni a 534.

Le altre obbligazioni non ebbero scambi guari notevoli, e i più di essi si tennero sul nominale. Le Palermo-Trapani prima emissione a 284, quelle di seconda a 291; le Centrali toscane a 466, le Pontebbane a 444, le Meridionali austriache a 290, le Sarde serie A a 270.50, la serie B a 273.50, le nuove a 271.75, le azioni Ferrovie Romane a 131.

A Parigi, le azioni Lombarde si tennero piuttosto fredde tra il 227.50 al 226.50; le obbligazioni sul 291.50 al 292; le obbligazioni Vittorio Emanuele sul 288 al 285; le azioni Ferrovie Romane a 131.

ESTRAZIONI

2.° Prestito Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza 1878. — *Vicenza.* — 5.° estrazione, 1.o ottobre 1883.

19 67 130 298 341 348 373 587 657 669 838 845 901 953 1165 384 482 560 644 691 879 2136 400 402 488 673 776 824 825 3148 161 385 462 526 654 758 4074 316 342 432 520 528 833 5004 152.

Pagamento a L. *1000* per Obbligazione dal 1.o aprile 1884.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Liceo Convitto di Modica. (Fat. 21 ottobre). — Opere occorrenti alla costruzione del Convitto nell' ex-convento di Sant' Anna. Importo ridotto a L. 56,110.95.

Municipio di Ravenna. (Fat. 22 ottobre). — Fornitura del materiale e lavori occorrenti alla manutenzione delle strade comunali del 5° dipartimento, durante il quinquennio 1884-88. Importo ridotto a L. 7132.39.

Genio militare di Firenze. (22 ottobre). — Costruzione di una batteria sul poggio Pozzarello di Monte Argentario presso Porta Santo Stefano, da compiersi entro giorni 700. Importo L. 1,020,000. Deposito L. 102,000.

Prefettura di Sondrio. (24 ottobre). — Lavori e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte in ferro ad una travata rettilinea per una luce netta di m. 47.35 sul fiume Adda presso Mazzo, a sostituzione dell' attuale ponte in legname, lungo il tronco della strada nazionale da Tirano a Bormio, da compiersi entro giorni 120. Importo L. 54,512. Cauzione provvisoria L. 2800; def. L. 330 di rendita in cartelle del Debito pubblico. Fatali a giorni 15.

Municipio di Atina. (25 ottobre. Esp. def.). — Condottura d' acqua potabile della sorgente Chiusi in tenimento di Villa Latina all' abitato di Atina. Importo ridotto a L. 57,228.95.

Intendenza di finanza di Foggia. (25 ottobre. Esp. def.). — Costruzione di quattro caserme. 1.o lotto. Caserma Imperatrice. Importo ridotto a L. 18,965.85; 2.o Caserma Torretta, L. 18,965.85; 3.o Caserma Reale, L. 16,062.15; 4.o Caserma Regina L. 16,062.15. Deposito 1.o e 2.o lotto L. 1200; 3.o e 4.o lotto L. 900.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine. (27 ottobre). — Sistemazione e saltuarie rettifiche del tronco della strada nazionale n. 51 *bis*, compreso fra la piazza di Ampezzo e la borgata Tredolo, comune di Forni di Sotto (Udine), della lunghezza di m. 12,387.92, da compiersi entro mesi 18. Importo L. 129,000. Cauzione provv. L. 6500; def. eguale al decimo dell' importo di delibera. Fatali a giorni 15.

Municipio di Napoli. (29 ottobre. Esp. def.). — Espurgo di tutto il canale di Carmignano della Catena, fino a Licignano, e delle sorgive nel bacino di Cervinara, per lo espurgo di tutto il canale, fino a Napoli, e pei lavori di restauro, o parziali ricostruzioni relative alla manutenzione stessa, tanto lungo il canale, che nelle quattro case dei mulini di Napoli. Durata dell' appalto sei anni. Cauzione L. 6000.

Prefettura di Cagliari (29 ottobre). — Manutenzione delle opere d'arte nel porto di Cagliari ed ultimazione del lastricato delle banchine in Darsena pel quinquennio 1884-88. Importo L. 57,330. Cauzione provv. L. 2,870; def. eguale al decimo della somma contrattuale. Fatali 13 novembre.

Prefettura di Sassari. (31 ottobre). — Costruzione di un edificio per faro di quinto ordine da erigere al disotto della bocca del golfo di Terranova Pausania. Importo L. 40,480. Cauzione provv. L. 2000; def. L. 4000. Fatali a giorni 15.

Amministrazione dei canali Cavour. (31 ottobre. Esp. def.). — Manutenzione ordinaria e straordinaria dei canali Cavour, comprese in tre lotti: 1.o importo ribassato di L. 9.35 0[0; 3.o di L. 8.8875 0[0; 4.o L. 9.7806 0[0.

— Nel giorno istesso appalto delle opere di manutenzione comprese nel lotto secondo, rimasto deserto al primo incanto. Importo L. 32,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,606.—	601,487.30	374.53
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.—	576,853.10	365.10
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 26.—	— 24,634.20	+ 9,43
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,597.42	18,229,177.90	11,411.64
Introiti corrisp. nel 1882	1,539.49	17,370,953.49	11,283.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 57.93	+ 858,224.41	+ 128.06
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	307,313.40	223.18
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	309,827.95	231 56
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	— 2,514.55	— 8.38
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,353.03	8,718,160.29	6,443.43
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	8,313,092.33	6,213.07
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 15,03	+ 405,067.96	+ 230.36

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,983,43	17,403.27	11,736,34
Piccola Velocità	8,385,17	356,32	6,030,40
Totali . . .	53,373,60	17,759 59	17,766,74

Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1883

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercit i	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	657,411.89	20,331.54
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	610,342.99	18,876.05
Differenza (in più . . .	»	47,068.90	1,455.49
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 luglio 1883.	1,686,000	18,675,818.61	19,976.00
Periodo corr. 1882	1,682 137	17,347,735.00	18,542.91
Aumento	3,863	1,328,083.61	1,433.09
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,575.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253.36	97,091.61	10,620 20	127,361.77

ANNUNZI

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni, del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes. 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1883

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XVI   Mercoledì 24 Ottobre 1883   Num. 43

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

I GRANDI TUNNELS ALPINI

ED IL CALORE SOTTERRANEO

(Continuaz. — Vedi n. 40).

IV. MEZZI PER MIGLIORARE LE CONDIZIONI ATMOSFERICHE E TERMICHE DEI GRANDI TUNNELS.

Alcuni hanno attribuito al sistema d'attacco del grande *tunnel* del Gottardo, all'insufficienza della sua ventilazione, le circostanze atmosferiche dannose che si sono prodotte.

Gli specialisti che studiarono i futuri progetti dei grandi *tunnels* alpini, sembra che abbiano accettato come tipo da seguire il modo di esecuzione applicato attualmente al grande *tunnel* dell'Arlberg.

Essi vi scorgono i seguenti vantaggi:

1. L'attacco della galleria dalla base permette d'aprire prontissimamente il canale destinato a riunire le acque e a diminuire la loro evaporazione nell'atmosfera.

2. L'attacco dalla base permette di fare seguire più rapidamente il compimento, nel quale la ventilazione si fa più facilmente.

3. Il sistema di ventilazione adottato all'Arlberg procura ai cantieri una quantità d'aria più considerevole e che è sufficiente al bisogno.

Esaminiamo questi diversi punti, in vista del problema speciale che ci siamo proposti, quello delle condizioni di esistenza dell'uomo in un grande *tunnel* alpino.

É fuori di dubbio che se il *tunnel* del Gottardo fosse oggi da rifare, saremmo i primi a raccomandare l'impiego dei nuovi mezzi suggeriti dall'esperienza. Ma questi mezzi differiscono essenzialmente da quelli impiegati all'Arlberg e le persone tecniche che cercassero la soluzione del problema nell'imitazione dei procedimenti applicati a questo bel lavoro, percorrerebbero certamente una falsa via. Non intendiamo, ciò nondimeno, di sollevare una critica su ciò che si fa all'Arlberg. I risultati notevoli ottenuti provano al contrario che i mezzi adottati dai tecnici dello Stato austriaco sono appropriati alle condizioni e circostanze nelle quali si trova questo *tunnel.* L'Arlberg ha invero niente a temere dall'intensità del calore, per la poca elevazione della montagna; la temperatura del *tunnel* non oltrepasserà 22°. Ma questi stessi mezzi sarebbero stati difettosi e insufficienti applicati al grande *tunnel* del Gottardo. Sarebbe un errore impiegarli in un traforo delle Alpi, come quelli del Sempione o del Monte Bianco. Imperocchè a condizioni differenti corrispondono pure differenti esigenze.

1° *Modo d'attacco del tunnel dal punto di vista dello scolo delle acque.* — Si obbietta che il sistema belga adottato al Gottardo, che consiste nell'attaccare il *tunnel* dalla galleria della cima, non permetteva di stabilire l'acquedotto che nella parte quasi terminata del *tunnel;* che quindi le acque non potevano essere raccolte nelle parti del *tunnel* ove si lavorava, e che ne risultava un aumento dell'umidità dell'aria, fattore, lo riconosciamo, dei più perniciosi.

Risponderemo innanzi tutto che nel sistema con galleria di base, se non vi è l'impossibilità assoluta di costruire immediatamente l'acquedotto nella galleria, si è condotti praticamente, per non intralciare la rapidità del progresso del traforo della galleria d'avanzamento, a ritardare questa costruzione e a non farla che nella parte finita del *tunnel.* È ciò che l'esperienza ha dimostrato al Moncenisio, ed ora all'Arlberg. In ciascuno dei due *tunnels* si riescì a costruire il canale nella galleria di avanzamento.

Facciamo osservare d'altra parte che il sistema con perforazione ad acqua tenderebbe anche ad aumentare l'umidità dell'aria. Ma dal punto di vista atmosferico quest'effetto, come il precedente, è insignificante, perchè l'aria del *tunnel* si satura d'umidità per il solo effetto dell'umidità della roccia, per lo stillicidio inevitabile.

Questo fatto è bene stabilito dalle osservazioni del *tunnel* del Gottardo, pubblicate dal dott. Stapff.

Nel marzo 1879 il dott. Stapff osservava:

dal lato nord un' umidità relativa, che giungeva fino a 99.5 0[0,

dal lato sud un' umidità relativa superiore a 100 0[0.

Ora il 24 febbraio 1882, allorchè il *tunnel* è completamente terminato e posto in regolare esercizio dalla Compagnia, constata ancora un'umidità relativa di 90-95 0[0 ed anche 100 0[0.

La diminuzione relativamente leggera nei gradi di saturazione dopo il compimento del *tunnel* deve evidentemente essere attribuita alla migliore ventilazione naturale che è in media *quattro volte più attiva* dopo che il *tunnel* è terminato, in confronto di quella all'epoca del traforo.

La temperatura del *tunnel* essendosi nel medesimo tempo abbassata, ne risulta che la quantità assoluta d'umidità è diminuita con essa; ma si può nondimeno conchiuderne che l'aria ha la tendenza a saturarsi, l' acquedotto sia o no costruito, e che questa saturazione è disgraziatamente una delle condizioni inerenti ai grandi *tunnels*. A tale inconveniente non si può apportare rimedio che in stretti limiti, ed il migliore di questi rimedii è la ventilazione in vaste proporzioni.

2° *Modo d'attacco dal punto di vista della ventilazione dei cantieri.* — Poniamo come un fatto che, in un grande *tunnel* alpino, la questione della temperatura deve essere il fattore predominante nella scelta del sistema d'attacco e di scavo.

Senza dubbio, quando la temperatura è normale, come all'Arlberg, non vi è ragione per occuparsene; la questione non esiste; si può adunque adottare il sistema che si vuole, non tenendo conto che delle esigenze tecniche.

Non è più lo stesso quando la temperatura si eleva a 30° e più, imperocchè la possibilità della costruzione è subordinata alla necessità di fare vivere un numeroso personale nel *tunnel*.

Il sistema di scavo per galleria di base, ben conosciuto e praticato da lungo tempo, si pratica come segue:

A distanze variabili, si eseguisce nella galleria di avanzamento una specie di camino che si eleva verticalmente fino al livello della sommità della volta del *tunnel*. Arrivati là, si apre, innanzi e indietro, una nuova piccola galleria. Gli operai che lavorano in questa specie di tasca non approfittano della grande circolazione dell' aria prodotta dalla ventilazione generale. Inoltre, poichè il calore ed il fumo degli altri cantieri tendono ad elevarsi, sono posti in condizioni peggiori di quelli che lavorano nella galleria inferiore.

Per rimediare a questo inconveniente, si manda in ciascuno di questi cantieri una biforcazione della canalizzazione della ventilazione, che scaccia il fumo e fornisce agli uomini aria respirabile. Ma quest'aria arriva nella galleria superiore alla temperatura dell'ambiente di mezzo, e non produce alcun raffreddamento.

Questi diversi fenomeni possono ora osservarsi all'Arlberg. Dal lato ovest i cantieri nella galleria subiscono una temperatura di 3° superiore a quella della galleria di base. Dal lato di Sant'Antonio la differenza di temperatura è minore, perchè si opera la ventilazione della galleria superiore, conducendovi dell'aria compressa ad alta pressione, che produce un raffreddamento.

Aperta la galleria superiore, si scava in grande sezione per anelli separati gli uni dagli altri, nei quali si eseguisce immediatamente il rivestimento in muratura.

Il lavoro dei muratori, che richiede grandi sforzi dell'operaio per l' uso dei materiali, si fa egualmente sopra od a lato della circolazione dell' aria prodotta dalla ventilazione generale e nelle condizioni di temperatura elevatissima.

In tal modo tutti i cantieri di lavoro sono disposti o in specie di camere, o in spazi più o meno chiusi, non comunicanti fra loro che per mezzo della galleria inferiore.

Questi inconvenienti, che non arrecano alcuna conseguenza dannosa al *tunnel* dell'Arlberg, per la sua bassa temperatura, avevano vivamente colpito i costruttori del Moncenisio, ed è la ragione essenziale che indusse l' imprenditore del Gottardo ad adottare un altro sistema di costruzione che si può definire nel modo seguente:

a) Produzione massima d'aria che arriva al fondo della galleria e circola nel *tunnel* aperto in modo continuo.

b) Organizzazione di tutti i cantieri nel senso longitudinale, nel passaggio stesso dell'aria prodotto dal lavoro delle macchine.

c) Scavo col lavoro meccanico, per quanto la forza motrice disponibile lo permette.

Le idee che hanno presieduto a questo piano d'organizzazione erano e rimangono giuste. In un *tunnel* come quello del Sempione o del Monte Bianco, si dovrà non condannarle, ma al contrario applicarle più sistematicamente e svilupparle col soccorso di forze motrici ed una produzione d'aria molto più considerevoli di quelle impiegate al Gottardo.

A lato dei principii dominanti che indicammo, i sistemi tanto discussi dell'attacco dalla galleria di base, o dalla galleria di sommità non sono che questioni secondarie, e come lo vedremo ora, non è nell'esclusione dell'uno o dell'altro, ma per contro nella loro combinazione, che si dovrà cercare la soluzione pratica del problema che ci siam posti.

3° *Ventilazione.* — L' insufficienza della ventilazione è anche uno degli appunti fatti all'esecuzione del *tunnel* del Gottardo. Per esaminarne il valore, si ha da fare una distinzione, secondo il significato che si attribuisce alla parola ventilazione. Se le si conserva il significato ristretto che le è dato nella terminologia ordinaria dei *tunnels*, ove la temperatura non è da considerarsi, si dice che la ventilazione è sufficiente quando l' aria si rinnova, fornisce largamente l' ossigeno necessario alla respirazione degli operai e alla combustione delle lampade, scaccia il fumo e i gaz nocivi, e ciò con abbastanza rapidità per non produrre una perdita di tempo, nella ripresa del lavoro, dopo l'esplosione delle mine.

Sotto questo rapporto, l'appunto fatto al *tunnel* del Gottardo è mal fondato, perocchè, salvi alcuni casi di forza maggiore ed accidentali, come rotture di condotti, mancanza d'acqua motrice, ecc. ecc., la ventilazione del *tunnel* era eccellente. Basta citare come prova di ciò i diversi rapporti ufficiali.

I rapporti mensili del Consiglio federale svizzero sulla linea del Gottardo constatarono più volte una ventilazione sufficiente. Ci limitiamo a riprodurre testualmente il rapporto n. 63 (febbraio 1878) che dice: « L' aria compressa introdotta giornalmente nel *tunnel* rappresenta in media per giorno (dal lato nord) 58,250 metri cubi (aria aspirata). Questo piccolo risultato (meno della metà della quantità

ordinaria) è dovuto alle basse acque della Reuss, cioè a una notevole riduzione di forza motrice. *La ventilazione non è stata meno sufficiente* ».

Per cura del dott. Stapff, il celebre chimico Bunsen ha fatto un'analisi dell'aria del *tunnel* del Gottardo durante la sua costruzione nel 1876. Egli ha trovato:

	Lato nord	*Lato sud*
Acido carbonico	0.96	0.30
Ossigeno	20.05	20.18
Azoto	78.99	79.52
	100.00	100.00

L'esame di questa analisi fa dire al dott. Sonderegger nella sua relazione ufficiale: « Queste cifre constatano il fatto conosciuto della costanza nelle proporzioni dell'ossigeno e dell'azoto, forniscono, nel tempo stesso, la prova inattesa degli effetti potenti degli apparecchi di ventilazione (sistema D. Colladon, ingegnere dell'impresa del *tunnel* del Gottardo); imperocchè, in pieni lavori, la quantità di acido carbonico, fattore il più dannoso, resta così minima, che è spesso sorpassata in molte sale di scuola.

Così nel *tunnel*, la luce delle lampade è sempre viva, fatto che, al dire degli ingegneri, non ha sempre luogo, anche nei *tunnel* di minore lunghezza ».

Se al contrario, s'intende per ventilazione i procedimenti adatti a vincere gli inconvenienti della temperatura e dell' umidità dell' atmosfera, bisogna riconoscere che l' esperienza del Gottardo ha dimostrato la necessità di ricorrere a mezzi più potenti.

Il miglioramento che sembra prevalere, sotto questo rapporto, nell'opinione degli ingegneri che occuparonsi della questione, è l'adozione del sistema attualmente praticato all'Arlberg. Deve consistere in una migliore utilizzazione della forza motrice disponibile, stabilendo un sistema di compressore e ventilatore indipendente dalla perforazione meccanica e che unicamente serva alla ventilazione, capace di mandare nel *tunnel* 150 a 200 mc. d'aria aspirata e immessa a bassa pressione in condotti di 0^{m}.40 a 0^{m}.50 di diametro.

Ma quest'aria compressa a bassa pressione deve almeno avere la tensione necessaria per vincere la resistenza dell'attrito dei tubi. Ora nella relazione del 1880 della Direzione delle Ferrovie austriache, troviamo che la resistenza per mandare questa quantità d'aria era di 0,20 atmosfere, quando la lunghezza, raggiunta nel *tunnel*, dal lato osservato, era di 1,400 metri; e poichè la perdita di carico è proporzionata alla lunghezza, per i *tunnels* del Sempione o del Monte Bianco la resistenza sarebbe all'incirca

$$\frac{0{,}20 \times 10{,}000}{1{,}400} = 1{,}40 \text{ atmosfera}$$

Il lavoro teorico necessario per aspirare un metro cubo d' aria atmosferica e comprimerla ad 1.40 atmosfera è di 9,050 kil. met. Per mandare 200 mc. d'aria al minuto nei *tunnels* progettati del Sempione o del Monte Bianco sarebbe necessario per conseguenza un lavoro teorico di 400 cavalli.

Ma poichè i motori non danno approssimativamente che 0.75 ed i compressori 0.70, la resa finale della forza motrice disponibile sarà in cifra rotonda di 0.50; sono adunque 800 cavalli di forza lorda disponibile che bisognerebbe togliere dalla perforazione meccanica per applicarli unicamente alla ventilazione e ottenere nondimeno una ventilazione sufficientissima.

Invero la ventilazione naturale media, che si è stabilita nel *tunnel* del Gottardo nel periodo che seguì immediatamente il traforo, ha arrecato un miglioramento notevolissimo nelle condizioni del sotterraneo, ma ben lungi dall'essere esagerato, è stato in media appena sufficiente per rendere tollerabile il lavoro. Esso non abbassò la temperatura nel *tunnel* che di circa un mezzo grado, ma ne modificava, in modo apprezzabilissimo, gli effetti fisiologici.

Ora risulta dalle osservazioni del sig. Stapff che, in quel periodo, la velocità media in rapporto ad una sezione del *tunnel* di 41 metri quadrati, era di 0^{m}.305 per secondo; vale a dire che la quantità d'aria introdotta in media dalla ventilazione naturale era di 12,505 metri cubi per secondo, cioè

750 mc. per minuto.

Vediamo da ciò che 200 mc. sarebbero completamente insufficienti nelle condizioni dei futuri *tunnels* alpini. Si deve forzatamente ricorrere ad altri mezzi, a procedimenti analoghi a quelli che si praticano nelle miniere.

È in quest'ordine d'idee che nel 1880 comunicavamo ad alcuni tecnici un progetto per il Sempione, ammettendo come condizione indispensabile lo stabilimento di pozzi o gallerie inclinate per la ventilazione.

(Continua).

IL MATERIALE FERROVIARIO

Pubblichiamo pur noi la seguente lettera che l' ex-ministro dei lavori pubblici, onorevole commendatore Alfredo Baccarini, ha indirizzato ad alcuni giornali di Roma, intorno alla dibattuta questione del materiale ferroviario.

Pregiatissimo signor Direttore,

L'argomento del migliore assetto da darsi all' esercizio delle ferrovie dello Stato tocca tanti interessi ed è così astruso anche per gli uomini in esso versati per studio profondo, che proprio fa disgusto il vederlo tirato in mezzo su grande numero di giornali con tanta leggerezza di esame e con sì poca cognizione della storia parlamentare del proprio paese, pur di cavarne costrutto di pettegolezzo politico. Ma il disgusto non sarebbe motivo di aggiungere esca al fuoco, ed io mi tacerei del tutto se non sentissi dovere di impedire che sulle cose di fatto si tragga in inganno il paese che paga, peggio poi che si tenti di mettere in diffidenza una recente conquista di cui tutti dovrebbero sentirsi *razionalmente* fieri, quella delle industrie, dei veicoli ed altre occorrenze ferroviarie.

Non dirò verbo nè sugli orari, nè sulla sospensione momentanea del trasporto-merci, nè sopra qualche altro punto, che mi trarrebbero senza necessità, e forse intempestivamente, più in là di quel che giovi al pubblico interesse, com'io l'intendo; e mi limiterò unicamente, *in ordine di fatto e sulla base di atti ufficiali*, al tema del materiale mobile delle ferrovie dell'Alta Italia.

Nel 1874 la Società delle ferrovie dell'Alta Italia presentava « un preventivo di lire 19,900,000 per provviste di materiale di esercizio durante il sessennio 1875-1880 ».

A tutto il 1878 in dette provviste furono spese soltanto lire 3,450,909.53.

Nel novembre di detto anno io richiesi alle amministrazioni di tutte le ferrovie quali fossero le necessità che maggiormente premevano per un regolare assetto, ed in seguito ai rapporti ricevuti il mio successore, di buona e compianta memoria, reputò opportuno di chiedere colla legge delle nuove costruzioni allora in discussione, e chiese in fatti con proposta del 21 marzo 1879, fra altre, la somma di L. 22,000,000 per materiale di esercizio in dote alle ferrovie dell'Alta Italia, ed in ragione di L. 1,500,000 all'anno. E la proposta fu approvata tal quale coll'art. 25 della legge 29 luglio 1879.

Fortunatamente il traffico, che da parecchi anni sonnecchiava intorno ai *novantasei milioni* di prodotto lordo, si mise sul crescere tanto, che sorpassò milioni 102 1[2 nel 1879, 110 1[2 nel 1880 e nel 1881 prometteva ancora di più, come raggiunse di fatti i centoquindici milioni, e sorpasserà forse i 125 nel corrente anno. Fino dall'otto marzo del 1881 pertanto io presentai alla Camera dei deputati un disegno, che divenne poi la legge del 23 luglio per modificazioni agli stanziamenti, di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879, e con essa il tempo per la costruzione del nuovo materiale mobile fu ridotto da *quindici* a *cinque* anni, nonostante che se ne accrescesse la provvista di oltre *dieci milioni*.

Non contando le commissioni di locomotive, carrozze e carri, date allo stabilimento governativo di Pietrarsa, nè quelle del maggior numero delle locomotive occorrenti, che di necessità furono affidate all'industria estera, il contratto per la costruzione di 2258 veicoli fatto in data 28 ottobre 1881 colle officine nazionali, *esaurì completamente gli stanziamenti* della ricordata legge del 23 luglio. Le case italiane alle quali venne distribuito il lavoro, io le nomino qui a cagion di onore, perchè fecero bravamente il loro dovere: Officine di Savigliano, Grondona, Miani e Venturi, Società Veneta, Fratelli Diatto, Cerimedo, Impresa industriale italiana, Società ausiliaria.

La fornitura dei veicoli era naturalmente scalata in corrispondenza dei pagamenti a tutto il 1885, salvo anzi il pagamento di una piccola rata a saldo nel 1886, per la quale corrispondevasi un interesse. Lungi dall'essere in ritardo coll'adempimento degli obblighi assunti, la fornitura è stata *volontariamente affrettata*, credo dal maggior numero delle Officine, le quali nel corrente anno avrebbero fra tutte potuto *costruire e consegnare in più* **2000** *veicoli*, come ebbi a dimostrare alla Camera nella tornata del 5 giugno decorso. Come controprova citerò *il fatto*, che in questi giorni, tutte o quasi tutte le sunnominate Officine *scarseggiano*, e alcune grandemente, *di lavoro* E si ha il coraggio di accusare l' insufficienza della industria nazionale!

Dal 1878 fino alla metà di quest'anno per l'Alta Italia furono messe in servizio 174 locomotive, 265 vetture, 2811 carri, e furono lasciate in costruzione 40 locomotive, 227 vetture, 943 carri: nell'insieme pel complessivo importo di lire 36,346,877. Nei tre mesi successivi alla mia uscita dal ministero non so quanti veicoli sieno stati consegnati, ma molti devono essere certamente, deducendolo dal poco lavoro, di cui sono fornite tutte o quasi tutte le Officine da veicoli. Ma stando anche al luglio, il valore del materiale lasciato in costruzione può ritenersi di circa *nove* milioni, mentre le somme assegnate in bilancio sono le seguenti:

Pel secondo semestre 1883	L. 3,000,000
Pel 1884	» 5,000,000
Pel 1885	» 5,000,000
Pel 1886	» 1,500,000
Insieme	L. 14,500,000

Diranno queste cifre nel loro arido linguaggio se io abbia lasciato milioni inoperosi o lavori in ritardo, e sopratutto ammoniranno a giudicare con più cognizione delle cose coloro che vogliono ad ogni costo trovare in colpa l'industria nazionale.

Ed ora poche parole intorno ad un'altra grossa partita di materiale mobile, il cui libro mastro io ho appena potuto impiantare inscrivendovi i veicoli e le locomotive necessarie per la Novara-Pino: con essa vi è di che non impensierirsi per qualsivoglia occorrenza, ben inteso per molti anni, mentre il più presto o il più tardi, se il traffico lo richiedesse, non dipende oramai che dal pagamento d'interesse sul capitale già costituito per legge.

Essendo la massima parte delle ferrovie italiane di proprietà dello Stato, è evidente che la dotazione delle nuove linee in costruzione va a confondersi con quella delle esistenti, almeno per gli effetti dello esercizio; e perciò le risorse della legge 29 luglio 1879 devono, a questo riguardo e per alquanti anni, aversi in gran conto.

In codesta legge dal 1881 al 1886 inclusivamente (più oltre non serve andare pel presente assunto) furono inscritti *quindici milioni* per materiale mobile che vennero poi da me elevati a L. 19,300,000 con facoltà anche di parziali anticipazioni, come rilevasi dagli articoli 5 e 8 della legge 5 luglio 1882.

Io dissi già alla Camera dei deputati nella tornata del 9 decorso aprile, in conferma di consimile dichiarazione fatta il 13 antecedente febbraio, che coi mezzi della legge succitata *io stava facendo la seconda edizione del contratto* 1881 *per la distribuzione di un'altra partita di lavoro di almeno quindici milioni ecc. ecc.....* Ed in que' giorni infatti io radunai a conferenza i capi tecnici ed amministratori del ministero e dell'Alta Italia per istabilire, come fu stabilito, il riparto del materiale e delle corrispondenti somme, che fu il seguente:

Fondi assegnati fino al 1885 da impiegarsi nelle commissioni immediate	L. 14,300,000
Fondo del 1886 da tenersi in riserva per imprevedute occorrenze, e in ogni caso per impegnarlo nell'anno venturo	L. 5,000,000
Tornano	L. 19,300,000

Della prima somma fu così disposto:

1° Pel materiale della Novara-Pino pagate o da pagarsi	L. 2,600,000
2° Per locomotive di vario tipo N. 55	» 3,287,000
3° Per carrozze di vario tipo N. 165	» 2,008,000
4° Per carri da merci e bagagli N. 1000	» 4,846,000
5° Somma riservata per spese supplettive, imprevviste, ecc. ecc.	» 1,559,000
Formano	L. 14,300,000

Queste le disposizioni da me date con eccitamento a far presto i contratti, nel che mi si potrebbe da taluno forse addebitare di molestia, piuttosto che di abbandono.

Lessi nei giornali che, qualche settimana addietro le locomotive furono aggiudicate quasi tutte agli stabilimenti Ansaldo e di Pietrarsa, al quale ultimo furono pure asse-

gnate 25 carrozze e 300 carri; ma pei rimanenti 840 veicoli consterebbe che, almeno fino a pochi giorni addietro, *nessuna officina italiana avrebbe avuto commissioni.*

E se così è veramente, sarà ingiustizia manifesta l'accusare l'industria nazionale di non aver fatto nel 1883 tutto quel lavoro che effettivamente avrebbe potuto fare.

Le conseguenze necessarie delle suesposte cose sono pertanto queste:

1° che nessuna delle somme stanziate colle ultime leggi venne lasciata inoperosa ma che al contrario furono adoperate ed impegnate con anticipazione fino al 1886;

2° che il complesso delle ultime commissioni di materiale mobile fu soddisfatto dall'industria nazionale piuttosto con anticipazione, che con ritardo.

E qui l'argomento, pel quale mi mossi scrivere, sarebbe esaurito; ma reputo non inopportuno il porre sotto gli occhi del pubblico la quantità e la spesa sostenuta per materiale mobile *a mio tempo* (non dico a mio merito), per tutte le ferrovie del Regno.

Materiale mobile autorizzato dal 1878 al giugno 1883.

	Locomotive			*Carrozze*			*Carri*			Spesa
	in serv.	in costr.	totale	in serv.	in costr.	totale	in serv.	in costr.	totale	presunta
Alta Italia . . .	174	40	214	265	227	492	2811	943	3754	36,546,877
Id.	»	55	»	»	165	»	»	1000	»	11,700,000
Alta Italia . . .	174	95	269	265	392	657	2811	1943	4754	48,246,877
Romane	61	16	77	137	129	266	966	20	986	10,963,513
Calabro-Sicule	42	27	69	60	»	60	537	60	633	7,129,575
(*Dello Stato*)	277	138	415	462	521	983	4350	2023	6373	66,339,965
Meridionali . .	40	30	70	109	13	122	927	468	1395	9,415,037
Sarde	18	6	24	53	»	53	241	»	241)	22,785,000
Altre Società .	38	6	44	162	»	162	302	37	339)	
Totali N.	373	180	553	786	534	1320	5820	2528	8348	L. 98,540,002

Sono adunque *un centinaio di milioni* che in meno di quattro anni l'Italia ha impegnato per aumentare il corredo di materiale mobile delle proprie ferrovie, e di questi oltre sessantasei milioni per le ferrovie di proprietà dello Stato.

Son pochi? Se ne aggiungano pure altri, ma prima si ponderi bene se e dove incalzi veramente la necessità, perchè è troppo comodo lo scaricare la propria responsabilità sulla mancanza di materiale, ogni volta che si presenta una eccezionale e più temporanea affluenza di merci da trasportare.

Intanto a me giova constatare che nulla di paragonabile fu mai fatto in passato a quel che si è fatto negli ultimi quattro anni per perfezionare lo stato di servizio delle ferrovie dello Stato, ed anche delle Sarde e delle Meridionali per effetto però delle varianti consentite alle loro vecchie Convenzioni.

Potrei noverare le migliaia di chilometri di binario rinnovati in acciaio con grande rinforzo e rinnovamento di massicciata e il numero rilevantissimo di raddoppiamenti di binari, ampliamenti di Stazioni e simili, cui si destinarono altre ingenti somme; tali poi che *nessuna Società avrebbe potuto impiegare sul conto Esercizio* senza rimborso sotto una forma o sotto un'altra. Affermo soltanto che per disconoscere lo stragrande miglioramento avvenuto nelle condizioni delle nostre ferrovie negli ultimi anni bisogna non avere contezza delle condizioni in cui quelle dello Stato furono riscattate.

Egual cosa può affermarsi rispetto alla potenzialità passata e presente dell'industria nazionale ne' suoi rapporti colle ferrovie: la costruzione del materiale mobile, quale fu sopra esposta, valga a darne buon concetto agl' imparziali.

Delle locomotive un quinto all'incirca potè ad essa affidarsi, ed i veicoli potrebbe dirsi nella totalità, se non fossero da eccettuarsi le note commissioni all'estero delle meridionali e poche altre per considerazioni speciali.

Codesta industria è una nuova forza per la nazione: conserviamola, molto più che oramai non ha bisogno di esagerati favori; non iscreditiamola ad ogni modo per malsane cupidigie o per politica partigianeria.

Egregio signor Direttore, io scrissi già troppo: le chieggo scusa, e, ringraziandola della inserzione della presente lettera, me le protesto con l'usata stima

Roma, 16 ottobre 1883.

Dev.mo
A. Baccarini.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, avendo testè approvato le proposte fatte loro fino dal 16 giugno u. s. dall' Amministrazione delle Ferrovie Alta Italia, per la fornitura di 655 carri da merci formanti parte della dotazione delle ferrovie complementari, l' on. Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la detta Amministrazione ad aprire immediatamente la gara fra le officine nazionali.

><

Ci scrivono da Roma che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha fatto invitare le varie Ditte nazionali assuntrici della fornitura di materiale mobile per la rete delle Ferrovie Alta Italia ad anticipare nella misura del possibile ed in base agli accordi con esse Ditte convenuti, la consegna dei vagoni da merci che dovrebbe essere fatta negli anni 1884, 1885, 1886.

><

Per corrosione dell' argine stradale prodotta dalle acque del Tagliamento fra le stazioni della Carnia e Venzone (linea della Pontebba) il servizio viaggiatori e bagagli si fa da ieri mediante trasbordo per una tratta di m. 300. Il servizio a grande ed a piccola velocità è momentaneamente limitato da una parte alla Carnia e dall' altra a Venzone.

Dietro invito dell'on. ministro Genala, gli on. Valsecchi, Massa, Borgnini e Bertina si sono recati ieri a Levanto per conferire col medesimo.

Il giorno 20 corrente si è fatta l' inaugurazione del tronco Termoli-Campobasso. Il 21 si è aperta l' intera linea Termoli-Campobasso-Benevento.

Ci scrivono da Savona che quel Consiglio comunale in sua recente adunanza, considerato il gravissimo danno che deriverebbe a quel paese da un maggiore ritardo nell' esecuzione dell' armamento della nuova Darsena Vittorio Emanuele, ha deliberato di rivolgere viva e rispettosa istanza a S. E. il Ministro dei lavori pubblici onde voglia far si che all' armamento ferroviario predetto venga provveduto d' urgenza nel minor tempo possibile, tralasciando tutte le formalità burocratiche degli incanti che ritarderebbero l' opera con gravissimo danno del Commercio.

Le Amministrazioni ferroviarie sono state autorizzate dal Ministero ad attuare una nuova tariffa speciale a piccola velocità pel trasporto a vagone completo delle macchine ed istrumenti agrari.

Tale nuova tariffa sarà applicabile tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano.

Sappiamo che l'on. sindaco di Firenze si è rivolto a S. E. il sig. Ministro dei lavori pubblici onde interessarlo ad autorizzare l' Amministrazione delle Strade ferrate Romane ad entrare in trattative con quel Municipio per discutere e concretare le modalità relative allo spostamento dell' attuale Stazione di Porta La Croce colla relativa rettificazione del tratto della ferrovia Aretina compreso fra i torrenti Mugnone ed Affrico.

L' Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha sottoposti all' approvazione governativa due progetti di convenzione, già ammessi dal Consiglio di amministrazione di quelle ferrovie, da essa stipulati con la Società anonima per lo Stabilimento metallurgico di Piombino, concernenti:

Uno, l' armamento e l' esercizio di un tronco di ferrovia da Giuncarico alle miniere di lignite di Tatti e Montemassi, che la Società predetta si impegna di costruire a sue spese in un anno di tempo, dalla data di approvazione della Convenzione;

l' altro, l' acquisto annuo da parte dell' Amministrazione delle Strade ferrate Romane di 12.000 tonn. di lignite dalla Società predetta.

Ci informano da Parma che si lavora con tutta alacrità ai lavori di fondazione pneumatica delle spalle pel ponte sul torrente Parma, situato lungo il tronco da Parma al Po della ferrovia Parma-Brescia.

La travata metallica pel ponte trovasi quasi completamente montata, e potrà essere varata non appena compiute le spalle su cui dovrà puggiare. Intanto prosegue con regolarità, dal lato di Parma, la posa dell' armamento, del quale già ne sono a posto circa 6 chilometri.

Gli altri lavori del tronco possono considerarsi come compiuti, e tutto quindi fa ritenere che nel prossimo dicembre anche il tronco di ferrovia da Parma al Po potrà essere aperto al pubblico servizio.

Il Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) ha approvato per la parte che lo riguarda, una proposta dell' Amministrazione delle Ferrovie Romane riguardante la istituzione di una nuova tariffa pel trasporto del tartaro greggio o feccia di vino.

Ci scrivono da Milano che la Società anonima delle ferrovie Nord-Milano ha sottoposto all' approvazione governativa due proposte di modificazione delle attuali sue tariffe, relative:

La prima al trasporto dei cani, pel quale si vorrebbe adottare la istessa base di tariffa messa recentemente in vigore sulle ferrovie dell' Alta Italia;

la seconda, il diritto fisso per le esazioni suppletorie che si vorrebbe far diminuire avendo queste preso sulle linee della Società una proporzione troppo grande, la quale dà luogo ad inconvenienti in danno della Società stessa.

Sappiamo che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha disposto che le due nuove Stazioni di Corbezzi e di Vajoni (linea Bologna-Pistoia) i cui lavori sono pressochè ultimati, vengano, a datare dal 5 novembre p. v., messe in attività di servizio.

La Stazione di Vajoni, in attesa che sia compiuto il relativo fabbricato pei viaggiatori, sarà ammessa al solo incrocio dei treni. Nella Stazione di Corbezzi invece si farà il servizio dei viaggiatori e bagagli e quello delle merci a grande velocità in colli non eccedenti i 100 chilogrammi.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato per la parte che lo riguarda una proposta dell' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali per la istituzione di una tariffa speciale-locale a piccola velocità relativa ai trasporti di vino, di acquavite, di tartaro greggio, olio d' oliva, sapone comune, frutta secca, carube, e pasta da vermicellaro.

Il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) si é pronunziato pell' accoglimento delle istanze rivolte dagli interessati all' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia perchè la tariffa speciale n. 11, del servizio cumulativo italo-francese possa essere applicata anche alle spedizioni per la Francia dei blocchi di marmo o di granito di peso superiore a 8 e non eccedente le 15 tonnellate.

L' ingegnere-Capo del Genio civile di Bologna ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la costruzione del ponte sul fiume Panaro al doppio uso della ferrovia Bologna-Verona e della strada comunale fra Crevalcore e Camposanto. La maggiore spesa occorrente per la costruzione del ponte a doppio uso a confronto di quella occorrente pel ponte ad uso esclusivo della ferrovia, risulterebbe di L. 150,000.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha da parte sua già approvato la proposta della Compagnia reale delle Ferrovie Sarde per modificazioni all' attuale regolamento per i trasporti a tariffa speciale, vigente sulle ferrovie predette.

><

La Camera di commercio ed arti di Catania, nell' interesse agricolo e commerciale della Provincia, si è rivolta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici affinchè voglia compiacersi di sollecitare il più possibile lo espletamento delle procedure relative alla costituzione del Consorzio per la costruzione della ferrovia che passando per Adernò e proseguendo per la regione Etnea dovrà sboccare a Riporto.

A proposito di questa ferrovia, di cui ebbimo occasione di occuparci altra volta nel *Monitore*, sarebbe opportuno, se si vuole effettivamente costruirla presto, che Comune e Provincia di Catania si mettano di accordo sul tracciato, giacché, a quanto sembra, ciò che vuole la Provincia non lo vuole il Comune di Catania e non lo vuole neppure quello di Nicosia il quale ultimo si trova grandemente leso nei suoi interessi per i provvedimenti fatti dalla Deputazione provinciale pella costituzione del Consorzio.

><

Ecco le principali informazioni tecniche che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana in ordine al progetto di appalto del 3° tronco della ferrovia da Benevento ad Avellino.

Come abbiamo detto, la lunghezza del tronco risulta di m. 13,980, ed il relativo importo è preventivato in lire 3,460,000, delle quali L. 3,226,000 per lavori e provviste comprese in appalto e L. 234,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

Nel suo andamento planimetrico il tronco è diviso in m. 9,225 di allineamenti ed in m. 4755 di tratti in curva con raggio variabile fra m. 400 e m. 1000.

Nell altimetria si hanno m. 910 di tratti orizzontali e m. 13,070 di livellette in pendenza con inclinazione compresa fra 1 e 15 per mille.

Il tronco scorre allo scoperto per m. 12,440, ed in galleria per m. 1,540. La lunghezza di gallerie è formata da tre di esse di cui la minore di m. 200 e la maggiore di m. 845.

Le opere d'arte principali progettate sono le seguenti:

Ponte sul Calore a tre travate, con luce libera di m. 110;

ponte sul Bagnara, pure a tre travate, della lunghezza totale di m. 56;

due ponti sul Sabato, in una sola travata, di m. 30 di luce;

ponte sul Motta, in muratura a due archi di m. 8 cadauno;

ponte sul Mezzana ad una travata di m. 16;

due ponti in muratura di m. 15 cadauno;

ponte in ferro di m. 12.

Le opere d'arte minori sono in tutto n. 63, così ripartite: n. 10 ponticelli di luce fra i m. 10 ed i m. 4; n. 23 acquedotti fra i m. 4 e 2 di apertura; n. 30 acquedotti di luce inferiore a m. 2.

Lungo il tronco è progettata una Stazione in prossimità dell'abitato di Chianche, per la quale sono previsti i seguenti fabbricati: pei viaggiatori, pei cessi, pel magazzeno merci, nonchè il piano caricatore.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono da costruire n. 20 passaggi a livello e per dare alloggio al personale di sorveglianza della strada occorreranno 11 case cantoniere e 10 garette di guardia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua seduta del 19 corr., si è pronunciato favorevolmente, fra gli altri, sui seguenti progetti:

Collaudo dei lavori della galleria del Colle di Tenda eseguiti dall'impresa Giovannetti (Cuneo).

Costruzione del fabbricato viaggiatori alla Stazione di Monte Antico, nella linea Asciano-Monte Pescali (ferrovie Romane).

Varianti al piano d'ingrandimento della città di Torino nel quartiere del Corso Oporto (Torino).

Progetto di adattamento dei locali del Balice ad uso laboratorio di chimica in Cagliari (Cagliari).

Progetto di riordino della Stazione d'Ivrea nella ferrovia Ivrea-Aosta.

Proposta per fornitura di 25 carrozze per le linee complementari.

Provvista di 21 locomotive da affidarsi allo Stabilimento Pietrarsa per le ferrovie complementari.

Provvista di 19 locomotive da affidarsi alla ditta Ansaldo per le ferrovie complementari.

Progetto d'ampliamento della Stazione di Nizza Monferrato.

La Direzione generale di ponti e strade ha disposto lo appalto di nuove opere stradali nelle provincie di Aquila, Campobasso, Catanzaro, Cosenza, Girgenti, Messina, Potenza, Reggio Calabria, Teramo, Salerno e Udine per l'appalto complessivo di L. 7,982,160

><

Pareri del Consiglio di Stato:

Approvazione del progetto di lavori d'arginatura del fiume Medina (Udine).

Reiezione del ricorso della ditta Miani-Venturi per condono di multa per lavori della ferrovia Parma-Fornovo.

Approvazione del progetto di consolidamento della ferrovia Napoli-Empoli.

Id. progetto di ferrovia Prato-Altavilla.

Id. id. lavori alla Stazione di Piteccio sulla ferrovia Pistoia-Bologna.

Id. id. riparazioni del canale Paderno e Martesana.

Id. id. provvista di cordone elettrico dalla Ditta Meunier.

Id. costruzione di magazzino per le merci nella Stazione di Bianzè — Ferrovia Torino-Milano.

Id. lavori di manutenzione e bonifica del bacino del Sele.

Id. id. linea di circumvallazione di Milioni.

Id. Offerta Pasi per costruzione di Stazioni, caselli ecc. sulla ferrovia Cervia-Rubicone.

Id lavori per escavazione del canale Lombardo.

Id. progetto per la manutenzione della strada nazionale Mantova-Monselice.

Id. id. di fornitura di scambi per la ferrovia Treviso-Motta-Mestre-San Donà-Portogruaro.

><

Nel periodo dal 14 al 20 del volgente mese, fu autorizzato l'appalto dei seguenti lavori idraulici:

Adige: riparazioni di guasti lungo l' argine sinistro nella seconda sezione (Este) — importo L; 44,000;

— Lavori di consolidamento della chiusura della rotta detta « dei Masi » in territorio d'Este — importo lire 30,000;

Panaro: difesa frontale, mediante fognatura, al capo inferiore della Botte Cantina a destra in territorio di Modena — importo L. 3,000;

— Ritiro e difesa frontale dell'argine Froldo Rottazzi a sinistra in quel di Modena — importo L. 5,000.

Parma: sistemazione di due tratti dell' argine destro alle fronti Levi e Marengoni in quel di Parma — importo L. 4.500;

Po di Venezia: ulteriori lavori per il prolungamento della difesa frontale dell'argine sinistro a Retiro di Corbola in quel di Rovigo — importo L. 1,995;

Secchia: riparazioni di difesa frontale, ingrosso d'argine e riordinamento di banchina alla botte Corbellina a destra, in quel di Modena — importo L. 18,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 613,465.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 13 settembre p. p., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra l'origine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della Stazione di Carrito, della lunghezza di m. 7,872.10, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni, si procederà il 5 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Aquila simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quegli che risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 582,792.23 a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30, decorribili dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 36,000, ed in L. 72,000 quella definitiva.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'appalto del 16 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Bribano e Busche, dell'importo di L. 1,043,000, andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Belluno.

— L'appalto del giorno istesso per la costruzione del tronco della detta ferrovia, compreso fra Busche e Feltre, dell'importo di L. 1,330,700, andò deserto ai menzionati Ministero e Prefettura.

Ferrovia Legnago-Monselice. — L'appalto del 20 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, comune colla ferrovia in esercizio Padova-Rovigo, compreso fra la Stazione di Monselice ed il canale Bisatto, dell'importo ridotto a L. 75,152 25, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Padova offrì il ribasso di L. 5.26 0[0 il sig. Laschi Eugenio, domiciliato a Padova, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il 6 novembre p. v. al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Massa avrà luogo l'appalto definitivo per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, della lunghezza di m. 7,663 e dell'importo ridotto a L. 1,730,163.86. La cauzione provvisoria è di L. 71,000; la definitiva di L. 143,000.

Ferrovia Aquila-Terni. — Da Terni, 20, scrivono all'*Ordine* di Ancona:

« Oggi alle ore 1 pom. ebbe luogo la ricognizione della linea Aquila-Rieti-Terni.

La Commissione nominata dal Governo per detta ricognizione, composta dell'ing. comm. Pessione direttore dei lavori, dall'ing. comm. Lanino direttore dell'esercizio e dagli altri ingegneri delle sezioni e dei riparti, dopo la visita definitiva dei lavori tornava a Terni alle ore 5 pom.

Alle ore 6 vi fu pranzo all'*Hotel d'Europe*.

Per la visita delle Gallerie la macchina fu illuminata a luce elettrica.

La linea sarà aperta all'esercizio il giorno 29 corrente.

Per il 28 sono stati fatti molti inviti per la festa di inaugurazione.

Alla fermata delle « Marmore » gli invitati faranno colazione quindi partiranno per Aquila dove troveranno ammanito il pranzo.

Saranno più di 500 i coperti.

La casa Doney e nipoti di Firenze servirà il pranzo.

Fra gli invitati vi sono ministri, senatori e deputati. Anche S. M. il Re fu invitato ad intervenire alla festa.

— Il giorno 16 del corr. ottobre una apposita Commissione tecnica ha proceduto alle prove statiche e dinamiche delle travate metalliche poste in opera sulla nuova linea Terni-Rieti dalla Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dal commendatore ing. Cottrau.

Le travate messe a prova furono 7, cioè: 3 sul Velino, di m. 40 cadauna; 1 sulla Nera, di m. 35; 1 sul Turano, di m. 30; 1 sul Canea di m. 10; 1 sul Capo Canale, di m. 4.

Il risultato delle prove medesime fu sotto ogni aspetto soddisfacentissimo.

Eguale risultato diedero le prove fatte l'istesso giorno da altra Commissione sulle travate del tronco da Roccadicorno a Rieti, della linea Aquila-Rieti, fornite dalla Società medesima.

Le travate messe a prova furono 8, cioè: 5 sul Velino, 4 delle quali oblique con luce sul retto, una di m. 50, e tre di m. 25 e la quinta retta con m. 30 di lunghezza; 2 pure oblique, una sul Peschiera di m. 20 e l'altra sul Renoro di m. 10 sul retto; 1 per sottopassaggio di m. 3.

Ferrovia Napoli-Avellino. — Relativamente alla nuova ferrovia diretta fra Napoli ed Avellino — la quale ridurrà a quasi la metà l'attuale distanza fra le due città — il *Pungolo* di Napoli ha avute le seguenti informazioni:

Per la prima sezione fra *Napoli e Pomigliano d'Arco*, il progetto definitivo di esecuzione è interamente approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; tutti i terreni sono già occupati salvo pochissime parcelle, per le quali sono riuscite vane le trattative amichevoli coi singoli proprietarii e si è dovuto quindi ricorrere all'espropriazione coi mezzi legali.

In questa prima sezione tutti i lavori sono già appaltati ed in corso di esecuzione, le rotaie approvvigionate ed anche il binario armato su di una lunghezza di circa 1,500 metri.

Per la seconda sezione, da *Pomigliano d'Arco a Marigliano*, per Cisterna, Brusciano e Mariglianella, i lavori propriamente detti non sono ancora incominciati, ma gli studii di esecuzione compiuti, ed in corso gli appalti per la costruzione e le trattative per le espropriazioni; di modo che non appena il Ministero avrà comunicato alla Società concessionaria l'approvazione del progetto definitivo, si potrà senza indugio alcuno mettere mano al lavoro.

Per la terza sezione, da *Marigliano a Nola*, per Scisciano, Saviano e S. Elmo, il progetto definitivo di esecuzione è stato rimesso in questi giorni al Ministero per la sua approvazione.

Per la quarta sezione, da *Nola a Baiano*, per Cimitile, Camposano, Cicciano, Roccarainola ed Avella gli studi sono ultimati, si stanno mettendo al netto, e saranno sottoposti entro il prossimo novembre all'approvazione governativa.

Per la quinta sezione finalmente, *Baiano-Avellino*, gli studii sono iniziati, ma la Società anonima della *Ferrovia Napoli-Nola-Baiano ed Estensioni* ha già dichiarato al Ministero che dessa intende per questo fatto fruire del *dritto di prelazione* che le spetta, a tenore dell'art. 5° del suo atto di concessione (Decreto Reale 23 maggio 1880).

In conclusione e secondo ogni probabilità, il tratto *Napoli* (mercato Porta Capuana) *a Marigliano* potrà essere aperto al pubblico esercizio entro il maggio prossimo; il

successivo tratto sino a *Nola*, entro il luglio prossimo e l'intera linea sino ad *Avellino* per la fine del prossimo anno 1884.

Ferrovie venete. — Togliamo dalla *Gazzetta di Venezia*:

La Deputazione provinciale di Udine, benchè vivamente sollecitata, ha rifiutato di associarsi al ricorso del Consiglio provinciale di Venezia contro il noto decreto del R. Prefetto comm. Mussi.

Ferrovie provinciali comasche. — Sappiamo, scrive l'*Araldo* di Como, che la Deputazione provinciale, nella sua seduta del 18 corr., deliberò di accompagnare con voto favorevole al Ministero dei lavori pubblici la domanda della Società generale per le ferrovie complementari assuntrice delle ferrovie Varesine, o per l'uso promiscuo della Stazione di Varese o per la cessione della Stazione stessa e dell'esercizio della Varese-Gallarate.

— Lo stesso giornale sa pure che il 18 corr. fuvvi una nuova riunione della Deputazione provinciale e Commissione di finanza onde avvisare ai mezzi per la costruzione pronta della ferrovia Como-Lecco.

Frutto di tale riunione fu l'apertura di trattative con un potente Istituto finanziario per sapere con precisione l'aggravio che deriverà alla Provincia dalla anticipazione nei sensi dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879.

Ferrovia Genova-Savona. — A conferma dell'informazione da noi data nel *Monitore* della settimana scorsa, riportiamo dai giornali di Genova:

L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, comunicò all'on. Podestà che nell'orario invernale sarà conservato sulla ferrovia di ponente il treno Genova-Savona che parte dalla Stazione Principe alle ore 4.30 pom.

Linee d'accesso al Gottardo. — La Camera di commercio ed arti di Torino, nella sua seduta del 17 corrente mese, dichiarandosi contraria al raccordamento fra Torino e la linea del Gottardo per Santhià-Sesto Calende, deliberava di appoggiare la costruzione di una ferrovia, che passando per Ivrea e Biella, e percorrendo le valli del Ponzone, della Sessera, della Strona, il bacino del Lago d'Orta e la sponda destra del Lago Maggiore si rannodi per Intra e Locarno a Bellinzona.

Ferrovia Torino-Milano. — Il 18 corr. il Consiglio provinciale di Torino ha approvato il seguente ordine del giorno, firmato da 32 consiglieri:

« Il Consiglio provinciale di Torino riconferma l'istanza fatta al Governo con sua deliberazione 8 gennaio 1880 onde a mente della legge 14 maggio 1865 (allegato C — art. 15) provveda a costrurre il doppio binario sulla ferrovia Torino-Milano, la quale a partire dal 1872 diede prodotti chilometrici superiori a L. 35[m in detta legge indicate come limite oltre al quale le esigenze del servizio richiedono il raddoppiamento della via.

Ritenuto altresì che detta mancanza è principale causa dei gravi inconvenienti che le nostre popolazioni lamentano nell'esercizio di quella linea e che ad essi possibilmente è d'uopo provvedere prima dell'apertura dell'imminente Esposizione nazionale di Torino, fa premurosa istanza al Governo onde per detta epoca quel secondo binario sia pronto a funzionare almeno sul tronco Torino-Chivasso ».

A questo proposito ricordiamo che nel *Monitore* del 10 corrente annunziavamo che il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato, anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le relative espropriazioni, il progetto preparato dall'Amministrazione delle Strade ferrate Alta Italia per l'esecuzione dei lavori occorrenti al raddoppiamento del detto binario.

Sicchè vi è a credere che tali lavori saranno al più presto intrapresi ed alacremente compiuti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Un telegramma da Lucerna in data del 20 corrente reca:

Dietro rapporto della Commissione, il Consiglio del Gottardo decise di stabilire l'officina centrale sul versante Sud delle Alpi e la Direzione è autorizzata a scegliere fra Bellinzona e Biasca. In Erstfeld vi sarà un' officina sussidiaria. Vennero presentate al Consiglio due proposte: una di Bleichroeder, l'altra del *Disoconto Gesellschaft* di Berlino per la conversione di 85 milioni di obbligazioni dal 5 al 4 0[0.

Il Consiglio nominò una Commissione composta di Rieter presidente, Kinel, von Knapp, Allievi, Buetzberg, Maraini e Staehelin per esaminare l'operazione proposta.

— Nella tornata del 17 corrente del Consiglio provinciale di Torino, il cons. ing. Mondino pregava la Deputazione a voler instare presso il Governo

1° perchè fra Torino, Lucerna, Basilea e Francoforte vi sia in ogni treno diretto una vettura a disposizione dei viaggiatori per quelle destinazioni e ciò conformemente a quanto si pratica fin d'ora da Genova.

2° perchè da tutte le stazioni svizzere e germaniche dalle quali si distribuiscono biglietti per Milano, si distribuiscano pure per Torino, e che sia pur registrato per città il bagaglio dei viaggiatori ad essa diretti.

Svolgendo la sua raccomandazione il consigliere Mondino osservò che la linea Gottardo-Bellinzona-Luino-Novara è la vera linea internazionale stabilita dal trattato di Berna, che conseguentemente i treni internazionali devono da Genova percorrere questa e non altra linea.

Che il far percorrere a quei treni la linea Genova-Milano-Chiasso costituisce un vero favoritismo per Milano a danno di molte città del Piemonte e specialmente di Torino e Novara i cui abitanti per valersi dei treni diretti sono obbligati di portarsi sino a Milano.

Ferrovie svizzere. — Secondo autentiche informazioni assunte dalla *N. Gazzetta di Zurigo*, la Commissione d'esperti per la ferrovia Nazionale, nel suo rapporto al Consiglio federale, non fa menzione nè dell' ammontare dell'eventuale Prestito federale, nè di una cifra precisa dell'interesse da pagarsi dalle città interessate; questa quistione è lasciata per la decisione al Consiglio federale. La questione poi di eventuali misure coercitive contro Aarau, venne risolta in senso affermativo da due esperti ed in senso negativo da uno. Gli esperti eccitano Winterthur ad aumentare di fr. 300,000 (compreso il sussidio cantonale) le sue offerte e credono che le comuni degli abitanti argoviesi possano senza pericolo pagare ancora da 12[10 0[00 di più di imposte. La quistione poi di un prestito eventuale della Confederazione è affare dei Cantoni ed a loro tocca a dichiararsi presso il Consiglio federale.

Ferrovie austro-ungariche. — Il Ministro austriaco delle finanze promise la partecipazione finanziaria dello Stato per la costruzione della linea Carlsbad-Johann-Georgenstadt la quale verrà congiunta alle ferrovie sassoni.

Il tronco della ferrovia locale Böhmisch-Leipa-Reichstadt fu aperto il 15 corrente pel trasporto delle merci; l'altro tronco Reichstadt-Niemens è pure compiuto, e verrà aperto al pubblico servizio sui primi del prossimo mese.

— Secondo l'esposizione dei motivi che accompagna il bilancio delle ferrovie dello Stato per il 1884, queste avranno al 31 dicembre del detto esercizio uno sviluppo di 3,316 5 km. Attualmente la loro lunghezza è di 2,927 9 km. Queste comprendono non solo le ferrovie dello Stato, ma anche quelle da esso esercitate I prodotti sono valutati a fiorini 25,000,000, ossia fiorini 4,000,000 di più delle previsioni del corrente esercizio, e fior. 5,258,474 di più del risultato ottenuto nel 1882. Le spese di esercizio sono stimate a fior. 14,525,000, ossia fior. 2,225,000 di più che nel 1883. Così le spese sono valutate a 52.22 0[0 degli introiti contro 58-57 0[0 nel 1883. Nel 1882, questa proporzione si è elevata a 63 8 0[0. Se dunque si verificano le previsioni del 1884, si sarà realizzata un'economia di 5.58 0[0 in paragone dell'ultimo esercizio chiuso.

Ferrovie germaniche. — Il 9 corrente è stata ispezionata dall'Autorità amministrativa la linea ferroviaria Bochum-Weimar, la quale sarà fra breve aperta al pubblico servizio.

— Il Governo prussiano ha fatto recentemente offerte di riscatto a parecchie Società ferroviarie prussiane.

Quattro di esse, cioè la Società della ferrovia slesiana superiore, quella della ferrovia Breslavia-Schweidnitz-Friburgo, l'altra della ferrovia dell'Oder (sponda destra) e finalmente la quarta, ferrovia Posen-Kreuzburg hanno accettate le offerte del Governo. Colle Società concessionarie della ferrovia Berlino-Amburgo, e della ferrovia Altona-Kiel durano tuttavia i negoziati.

Il *Preussische Staatsanzeiger* annunzia che proposte di riscatto furono fatte altresì per le ferrovie Oels-Gnesen, e Tilsit-Instenburg, aggiungendo che, esso avvenendo, il riscatto delle ferrovie private per parte dello Stato prussiano potrebbe considerarsi completo.

Ferrovie rumene. — Si ha Bukarest che il Governo ha deciso di costruire due diramazioni aventi la linea di Vercierova-Bukarest per punto di partenza e dirigentisi verso il nord. Una di queste ferrovie partirà dalla stazione di Filiascu per Tirgu-Tiului, e l'altra da Slatina per Rimnik. Con questa, la distanza che separa ancora la rete rumena da quella della Transilvania sarà ridotta ad 80 km Si annunzia inoltre che il Governo stabilirà una ferrovia da Baceu per Piatra e Bikusa, verso la frontiera della Transilvania, di uno sviluppo di 100 km. Già da qualche tempo il Governo ungherese ha stabilito il tracciato per il prolungamento delle sue ferrovie nella direzione della frontiera rumena. Un nuovo raccordamento tra l'Ungheria e la Rumenia non tarderà pertanto ad effettuarsi.

Il valico per il Gran San Bernardo. — Il Consiglio municipale di Boulogne, presieduto dal signor Huguet, sindaco e senatore, la Camera di commercio e la Società geografica di quella città, hanno formato un voto per il traforo delle Alpi per il Gran San Bernardo, siccome il più atto a favorire lo sviluppo commerciale e marittimo del porto di Boulogne per il transito e la rapidità delle comunicazioni della Francia. Si assicura che Dunkerque, Calais e tutta la regione del Nord associeranno i loro sforzi a quelli di Boulogne.

Ferrovie americane. — Leggiamo nel *Times* che la costruzione della nuova rete d'una Società ferroviaria canadese (la Canadian Pacific Railway) fa progressi unici nella storia delle ferrovie.

Cominciata nel maggio del 1881, si attende a veder finita quest'anno la prima sezione lunga non meno di 925 miglia inglesi — vale a dire 1400 chilometri di ferrovia in poco più di due anni e mezzo.

L'intiera linea che misurerà 2905 miglia (4700 chilom.) deve essere, secondo la concessione terminata nel 1891, ma sarà finita prima della fine del 1885.

Nuova Stazione d'Amsterdam. — Sono note le difficoltà che devono superare gli olandesi nella maggior parte de' loro lavori di costruzioni, in causa del suolo estremamente acquitrinoso.

Per formarsene un'idea basta dire che i lavori preliminari per la costruzione della nuova Stazione centrale di Amsterdam della linea ferroviaria dell'Aja, consistono nel conficcamento di 10 mila palafitte di 12 a 15 metri di lunghezza, piantati a rifiuto nel suolo a mezzo di grandi berte a vapore, sistema Tommaso Pigée. Siccome il terreno è sabbioso, ciascuna palafitta viene affondata in 30 o 40 minuti.

I lavori della Stazione dureranno ancora circa cinque anni, poichè si devono elevare dighe tutto intorno all'area su cui sorgerà l'edificio e le dighe istesse riposeranno su altrettante palafittate.

Notizie Diverse

Il prezzo dei viaggi in ferrovia. — La *Hamburger Correspondenz* pubblica una statistica del prezzo chilometrico di percorso in 3ª classe sulle diverse ferrovie d'Europa che è come segue:

Norvegia cent. 1.4 per chilometro — Russia da 3.437 a 3.75 — Belgio 3.75 — Germania del sud 4.25 — Grecia 4.375 — Danimarca 4.6875 — Svezia 4.875 — Germania del nord 5 — Svizzera da 5 a 6.66 — Olanda 5.325 — Italia 5.4125 — Austria-Ungheria 5.825 — Rumenia 6 — Spagna 6.25 — Portogallo 6.25 — Inghilterra 6.64 — — Francia 6.75 — Turchia 8.75.

Il tunnel dell'Hudson. — I lavori di costruzione del tunnel dell'Hudson sono sospesi per mancanza di fondi. Dalla parte di New-Jersey, le due vie sono terminate sopra una lunghezza di 1,800 piedi, e dalla parte di New York la via nord s'estende a 150 piedi. I lavori eseguiti hanno costato 1,000,000 di dollari e rappresentano circa un terzo del tunnel, epperò ci vorranno ancora 2,000,000 di dollari per i due terzi che rimangono. Si dice che una nuova Compagnia sta per formarsi e che l'opera sarà ripresa nel corrente mese e proseguirà, senza altre interruzioni, fino al termine del lavoro, che si attende per la fine del 1885.

La galleria di Severn. — Nella costruzione del tunnel di Severn, che la Società ferroviaria Great Western eseguisce per unire la linea di Gloucestershire con quella di Montmoutshire, avvenne un inconveniente che minaccia di ritardare assai il compimento dell'opera, la quale si presumeva finita entro altri due anni.

Una sorgente d'acqua dal lato di Montmoushire inondò il tunnel, e, malgrado che si sia ricorso a pompe potenti, si prevede che occorrerà molto tempo prima di riparare al danno.

La galleria del Mersey — I lavori di perforamento della galleria che si sta costruendo sotto il fiume Mersey fra Birkenhead e Liverpool va facendo progressi soddisfacenti. Negli ultimi sei giorni venne perforato un tratto di 114 piedi di cui 81 dal lato di Birkenhead colla macchina perforatrice Beaumont e 33 dal lato di Liverpool. La lunghezza da perforarsi è di soli 1350 piedi, ma giova notare che il terreno verso il centro del fiume si presenta intieramente roccioso ed asciutto; onde il lavoro non potrà essere spinto in avvenire con eguale celerità.

Il porto di Curacao — La seconda Camera olandese ha adottato un credito di 9000 fiorini, che sarà consacrato allo studio di un progetto di costruzione dei bacini e d'ingrandimento del porto di Curacao in previsione dell'apertura del Canale di Panama.

Una nuova industria di Cirio. — L'instancabile e benemerito comm. F. Cirio, sempre intento a promuovere il progresso della industria e del commercio nostro, ha bandito il seguente programma di concorso, che di buon grado pubblichiamo, fiduciosi che ottenga il successo desiderato:

La Ditta Francesco Cirio di Torino, nella intenzione che l'ampliazione della sua Fabbrica di Conserve abbia da riuscire di eccitamento all'attività degli Orticoltori in una direzione utile, annunzia essere disposta a fare nella prossima stagione del 1884 acquisto di piselli freschi alle seguenti condizioni:

1° I piselli comuni delle diverse specie da fornirsi dovranno essere raccolti teneri e della grossezza conosciuta in commercio sotto la denominazione di *metà grana*.

2° A richiesta del coltivatore la Ditta Cirio provvederà il seme al prezzo di costo da rimborsarsi sul montare della produzione consegnata alla Fabbrica di Conserve od in contanti, all'evenienza del caso.

3° La Ditta Cirio si obbliga di ritirare dai coltivatori tutta la quantità di piselli nella condizione di cui al n. 1 prodotta dai medesimi secondo l'impegno che ne avranno

assunto colla Ditta stessa ed al prezzo della media generale nella stazione, salvo che siansi presi preliminari accordi in proposito.

4° La Ditta Cirio è disposta ad anticipare ai coltivatori una equa porzione delle spese di coltivazione ragguagliata sulla quantità determinata nell'assuntone impegno, con che il coltivatore col suo stato di fortuna presenti sufficiente presunzione di guarentigia per la rappresentazione dell'anticipazione ricevuta. Non di meno, allo scopo di agevolare l'intrapresa ai piccoli proprietari ed ai produttori a mezzi limitati, la Ditta Cirio farà ai medesimi l'anticipazione sovradetta, alla condizione che essi siano uniti in Associazione per ogni località particolare ed i membri di tali Associazioni assumano solidariamente l'obbligazione della rappresentazione dell'anticipazione fatta all'Associazione stessa.

5° I produttori di ogni categoria che hanno ricevuta l'anticipazione di cui sovra non potranno vendere ad altri i piselli coltivati salvo dopo avere completamente esauriti gl'impegni verso la Ditta Cirio.

6° I proprietari di terreni ed i produttori sono invitati a far pervenire alla Ditta Francesco Cirio in Torino la loro adesione al presente Programma onde possano venire poi opportunamente chiamati a stringere le occorrenti particolareggiate Convenzioni obbligatorie.

Ufficii telegrafici. — Il 14 corrente in Agliè, prov. di Torino, in Ottiglio, prov. di Alessandria, ed in San Giorgio la Montagna, prov. di Benevento e il 18 corr. in Incisa Belbo, prov. di Alessandria, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviarii, fatte poche eccezioni, si distinsero per l'obblio in cui furono tenuti, e quelli ai quali non mancarono scambi, scaddero dai corsi conseguiti all'esordire della settimana. Tra questi le Azioni della Società delle Meridionali, le quali da 510.50 scesero a 507. Le Obbligazioni relative si tennero quasi nominali sul 271; più nominali i Buoni a 534. Le Palermo-Trapani, prima emissione, a 283.50; la seconda emissione a 289.50; le Sarde, serie A, a 270; la serie B a 273; le nuove a 271.75; le Pontebbane a 443; le Centrali Toscane a 446; le Meridionali Austriache a 290; le Romane a 131.

A Parigi, le Azioni Lombarde piegarono leggermente a 325, senza altra causa speciale all'infuori di quella riferibile agli imbarazzi della Borsa di Berlino, fortemente impegnata al rialzo in questo valore. Le Lombarde continuano ad essere una rete che si fa ogni giorno più proficua, ed è probabile che essa avrà almeno cinque milioni di eccedenza di introiti alla fine dell'esercizio. Gli utili non verranno tutti distribuiti; ma si spera che, una volta aperto il *tunnel de l'Arlberg* (e questo avverrà fra un anno) le Lombarde potranno distribuire un dividendo di circa 20 franchi, e forse di più.

Le Obbligazioni relative, vennero negoziate a 291 e a 293. Le Vittorio Emanuele si tennero tra il 288 al 289, e le Ferrovie Romane a 131.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torino-Savona-Acqui 1870 (Obbligazioni 3 per cento da L. 500). — 9.ª estrazione annuale, 1° ottobre 1883.

N. 10055 10245 11377 11378 12237 12691 12960 13139 13195 13486 13769 13784 14172 15672 15837 15933 16025 16241 16760 17165 17723 18224 18964 19670 19751 19826 20259 20628 20911 21049 21742 21819 22276 22425 22555 22607 23318 23998 26364 31003 64148 64191 64407 64419 64766 64860 64936 65206 65462 65976 66060 66594 66741 65929 66939 66952 67052 67084 67928 69540 69581 70513 70545 70912 71061 71107 71606.

Rimborso, in L. *500*, per Obbligazione, dal 1° gennaio 1884, dalle Casse del Debito pubblico, dietro il deposito delle Obbligazioni.

CONVOCAZIONI

Società anonima adriese di costruzioni meccaniche. — Assemblea generale ordinaria il 31 ottobre in Adria, sede sociale, per l'approvazione dell'organizzazione del servizio finanziario.

Società di Monteponi — Coltivazione di miniere — Assemblea generale il 12 novembre in Torino, sede sociale, per: relazione del Consiglio d'amministrazione e del collegio dei sindaci; approvazione dei conti della campagna 1882-83; nomina di 5 consiglieri d'amministrazione e di tre sindaci effettivi e due supplenti.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Roma (27 ottobre. Esp. def.). — Costruzione del tronco di strada obbligatoria del comune di Subiaco, compreso fra il confine territoriale di Jenne e il ponte San Mauro, della lunghezza di m. 3,591.09. Importo L. 24,359.49, ribassato alla 1ª asta di L. 2.50, a quella del ventesimo di L. 5.25 0/0. Dep. provv. L. 1000; def. L. 2000.

Consorzio stradale Apice, San Nazaro-Calvi, San Giorgio la Montagna. (Fat. 23 ottobre. Esp. def.). — Costruzione della strada consortile del Cubante. Importo L. 132,496, diminuito del ventesimo. Dep. provv. L. 4000, def. L. 10,000.

Municipio di Messina (29 ottobre). — Costruzione della strada comunale obbligatoria Faro-Divieto, della lunghezza di m. 4042,97 da compiersi entro un anno. Importo L. 165,500. Cauz. provv. L. 5000. Def. L. 20,000. Fat. 13 novembre.

Direzione straordinaria in Taranto pei lavori della R. Marina (29 ottobre). — Lavori murari e di terra occorrenti alla costruzione delle spalle di un ponte girevole e dei muri di sponda per un canale navigabile fra la rada e il mare piccolo di Taranto, da eseguirsi entro 18 mesi. Imp. L. 550,000. Dep. L. 55,000. Fatali 13 novembre.

Prefettura di Roma (29 ottobre). — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria detta degli Olmi, nel territorio di Palestrina, compreso fra la strada provinciale Prenestina e la Casilina, della lunghezza di m. 3412. Imp. L. 22,314.75. Dep. provv. L. 800; def. L. 2000. Fat. 7 novembre.

Prefettura di Roma (31 ottobre). — Sistemazione del ponte e della strada comunale obbligatoria, compresa fra Cerchiano ed il confine territoriale di Fabrica di Roma, della lunghezza di m. 3500. Imp. L. 3695.80. Dep. provv. L. 200; def. L. 370. Fat. 8 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (3 novembre). — Lavori di sistemazione e rettifiche del VII tronco della strada nazionale Carnica n. 51 *bis* e l'abitato di Cella (Forni di Sopra) della lunghezza di m. 8662.50 (Udine), da compiersi entro 2 anni. Imp. L. 202,300. Cauzione provvisoria L. 10,000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Roma (3 novembre). — Lavori di completamento della strada obbligatoria consortile Cori-Cisterna. Imp. L. 26,427.79. Dep. provv. L. 1300; def. L. 2700. Fatali 12 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Teramo (3 novembre). — Lavori di costruzione e sistemazione del 5.o tronco della strada provinciale di 2.ª serie, Bisenti-Elice-Marina, compreso tra gli abitati di Castiglione Messer Raimondo e Bisenti (Teramo), da compiersi entro due anni e sei mesi. Imp. L. 224,800. Cauz. provv. L. 5000, def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (fat. 3 novembre). — Costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 23, da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra la Sella Rizzari presso Guardavalle e l'innesto colla

strada nazionale n. 62 in contrada Gotticello, della lunghezza di m. 11,230. Importo ridotto a L. 355,711.25, dietro il ribasso di L. 4,95 0[0.

Comune di Rivignano. (fat. 3 novembre). — Costruzione in cotto di 3 ponti sui fiumi Stella e Taglio. Importo ridotto L. 59,675.09.

Prefettura di Grosseto (5 novembre). — Fornitura di una travata metallica destinata pel nuovo ponte al passo del fiume Albegna nella strada provinciale Amiatense presso la barca traiettizia, detta del Grazi, della lunghezza libera di m. 40 e della larghezza tra gli assi delle travi maestre di m. 5.350, da compiersi entro sei mesi. Imp. L. 63,000. Cauz. provv. L. 3200, def. L. 12,600. Fat. 10 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (7 novembre). — Lavori per la costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie da Amalfi a Meta, compreso fra Amalfi e la Punta Campana, della lunghezza di m. 9,329. Imp. L. 576,200. Dep. provv. L. 30,000; def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (fat. 7 novembre). — Correzione detta di Barbarolo, lungo il tratto della strada nazionale n. 26 Firenze-Bologna, compreso fra i Sabbioni e la Predosa. Importo ridotto a L. 141,080.94.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (8 novembre). — Lavori di costruzione del 1.o tronco inferiore della strada provinciale di 2.a serie da Rotonda a Valsinni, compreso fra il ponte Salomone, lungo la nazionale Sapri Jonio e la sponda sinistra del torrente Ragone, della lunghezza di m. 9,049.21. Imp. L. 275,000. Dep. provv. L. 15,000, def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (8 novembre). — Lavori per la costruzione del 2.o tronco della strada provinciale di serie n. 15 lungo la valle del Trigno, compreso fra la nazionale degli Abruzzi per Forlì e l'abitato di Rocca Sicura, della lunghezza di m. 17,155.45. Importo L. 632,660. Dep. provv. L. 31,500; def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fatali a giorni 15.

Comune di Venezia. (9 novembre - esp. def.). — Lavori stradali e murali da eseguirsi per l'ampliamento e la sistemazione del mercato del pesce a Rialto. Importo ridotto a L. 69,546.50. Dep. provv. L. 7,700.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (9 novembre). — Definitivo bonificamento e sistemazione idraulica della sezione della contrada destra del Volturno, compresa fra la Regia Agnena ed il piede dei monti di Carinola. Imp. L. 232,905. Dep. provv. L. 15,000; def. eguale al decimo dell'importo di delibera. Fatali a giorni 15.

Comune di Assoro (12 novembre). — Sistemazione della via obbligatoria, denominata Assoro-Leonforte, della lunghezza di m. 635,63, da compiersi in un anno. Imp. L. 45,000. Dep. provv. L. 500.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Teramo (12 novembre). — Costruzione e sistemazione del 4.o tronco della strada provinciale di serie dal Vomano sotto Forcello a Penne per Bisenti e Bacucco compreso fra Bacucco e Santa Maria a Cupoli, della lunghezza di m. 12,794.63. Imp. L. 326,950. Dep. provv. L. 15,000; def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (13 novembre). — Costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie n. 18, diramazione da S. Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, compreso fra S. Lucia nel Cicolano ed il Molino Mozzetti, presso il fosso della Madonna, della lunghezza di m. 8643.91. Imp. L. 202,215.30. Dep. provv. lire 7000. Def. eguale al decimo del prezzo di delibera. Fat. a 15 giorni.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale versato . . . . *L.* 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di settembre 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria	337,012.70	324,595.50	12,417.20	»
Ancona	113,677.93	120,257.30	»	6,579.37
Aquila	97,336.90	93,580.60	3,756.30	»
Arezzo	74,912.20	72,093.15	2,819.05	»
Ascoli Piceno	58,725.10	57,646. »	1,079.10	»
Avellino	89,650.70	79,991.80	9,658.90	»
Bari	288,704.50	276,056.80	12,647.70	»
Belluno	45,305.35	34,242.10	11,063.25	»
Benevento	53,801.50	49,642.10	4,159.40	»
Bergamo	197,952.90	198,123.30	»	170.40
Bologna	300,792.90	305,880.60	»	5,087.70
Brescia	225,146.05	224,377. »	769.05	»
Cagliari	167,344.55	180,675.80	»	13,331.25
Campobasso	86,136.40	89,186.50	»	3,050.10
Caserta	291,555.60	286,701.30	4,854.30	»
Catanzaro	97,156.50	96,402.80	753.70	»
Chieti	98,877.30	93,227.40	5,650.20	»
Como	212,191.20	222,704.80	»	10,513.60
Cosenza	102,313.25	95,884. »	6,429.25	»
Cremona	179,779.60	189,142.80	»	9,363.20
Cuneo	249,303.20	256,234.70	»	6,931.50
Ferrara	196,923. »	191,423.90	5,499.10	»
Firenze	561,334. »	545,230.60	16,103.40	»
Foggia	158,455.30	153,190.70	5,264.60	»
Forlì	122,949.50	118,148.80	4,800.70	»
Genova	553,092. »	515,792.50	37,299.50	»
Grosseto	58,418.50	57,542.30	876.20	»
Lecce	234,635.50	220,340.30	14,295.20	»
Livorno	145,951.40	141,611.70	4,339.79	»
Lucca	175,361.80	176,607.60	»	1,245.80
Macerata	81,766. »	79,604.50	2,161.50	»
Mantova	198,162.30	205,145.20	»	6,982.90
MassaCarrara	84,182.60	79,792.60	4,390. »	»
Milano	736,425.10	726,853.70	9,571.40	»
Modena	165,923.20	169,941.30	»	4,018.10
Napoli	786,272.70	751,067.70	35,205. »	»
Novara	297,300.30	305,870.80	»	8,570.50
Padova	239,511.33	234,408.75	5,102.58	»
Parma	151,145.70	149,165.50	1,980.20	»
Pavia	264,665.30	251,052.65	13,612.65	»
Perugia	176,329.80	216,581.80	»	40,252. »
Pesaro e Urb.°	75,641.90	67,817.20	7,824.70	»
Piacenza	130,696.60	129,116.50	1,680.10	»
Pisa	211,357.40	193,212.50	18,144.90	»
Porto Mauriz.	78,776.10	83,749.20	»	4,973.10
Potenza	103,732.40	106,590.50	»	2,858.10
Ravenna	123,693.10	131,077. »	»	7,383.90
ReggioCalab.	92,896.40	102,859.40	»	9,963. »
Reggio Emil	103,229.40	104,210.32	»	980.92
Roma	572,392.40	560,430.41	11,961.99	»
Rovigo	179,186.70	176,058.80	3,127.90	»
Salerno	199,012. »	185,272.90	13,739.10	»
Sassari	99,597.85	99,729.65	»	131.80
Siena	70,393.10	70,840.10	»	447. »
Sondrio	25,718.40	21,512.20	4,206.20	»
Teramo	58,249.40	56,437.70	1,811.70	»
Torino	516,138.40	572,684.20	»	26,545.80
Treviso	130,135.85	112,779.50	17,356.35	»
Udine	199,638.40	198,608.20	1,030.20	»
Venezia	348,917.75	323,614.35	25,303.40	»
Verona	235,065.40	234,045.30	1,020.10	»
Vicenza	143,234.60	131,688.30	11,546.30	»
Somme L.	12,484,185.21	12,298,353.18	355,212.07	169,380.04
Defalcasi la diminuzione	. . . . . .	. . . . . .	169,380.04	
Resta l' aumento di sett.	. . . . . .	. . . . . .	185,832.03	
Prod. dal gen. al 31 agosto	98,930,620.66	96,272,468.88	2,658,151.78	
Totali gen. L.	111,414,805.87	108,570,822.06	2,843,983.81	

Il Capo Ragioniere ff. G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta	94,379.40	89,469.70	4,909.70	»
Catania	182,002.70	174,646.70	7,356.20	»
Girgenti	101,259. »	103,242.10	»	1,983.10
Messina	116,643.15	97,549.60	19,093.55	»
Palermo	224,930. »	209,398. »	15,532. »	»
Siracusa	90,975.40	89,994.30	981.10	»
Trapani	66,173.60	67,293. »	»	1,119.40
Somme L.	876,363.25	831,593.20	47,872.55	3,102.50
Defalcasi la diminuzione	. . . . . .	. . . . . .	3,102.50	
Resta l' aumento di sett.	. . . . . .	. . . . . .	44,770.05	
Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto	6,712,536.16	6,347,417.11	365,119.05	
Totali gen. L.	7,588,899.41	7,179,010.31	409,889.10	

Roma, 12 ottobre 1883.

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Il Consigliere d' amministrazione
G. DI VERDURA.

L' Ispettore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

CAPITALE VERSATO . . . . . LIRE 50,000,000

SEDE IN ROMA.

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che, all'assemblea generale straordinaria d'urgenza convocata per questo stesso giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'art. 42 dello Statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 27 ottobre corrente, alle ore 2 (due) pom., negli Uffizi della Società in Roma, via Due Macelli, n. 78 e 79.

I biglietti di ammissione che erano validi per intervenire all'assemblea d'oggi rimangono validi per la futura adunanza, purchè restino fermi i rispettivi depositi.

Trattandosi di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositato, non più tardi delle ore 2 pomeridiane del giorno 24 corr. almeno trenta Azioni ha diritto di intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

In *Firenze,* presso la Società di Credito Mobiliare Italiano.
» *Roma,* idem idem
» *Torino,* idem idem
» *Genova,* idem idem
» *Napoli,* presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» *Palermo,* idem idem
» *Milano,* idem idem
» *Venezia,* idem idem
» *Bologna,* idem idem
» *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, n. 58.
» *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
» *Francoforte s₁M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.
» *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
» *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno:

1. Proposte del Consiglio d'amministrazione in ordine all'articolo 54 degli statuti sociali sul modo di liquidazione della Società.
2. Nomina di uno o più stralciari in ordine al citato articolo degli statuti sociali e loro facoltà per le consegne e liquidazioni a farsi di fronte al Governo, e per la realizzazione dell'attivo sociale. — Determinazione del loro trattamento.

Roma, 18 ottobre 1883.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Statutario 100 milioni -- emesso 50 milioni -- versato 35 milioni

Si prevengono i signori Azionisti che il Consiglio d' Amministrazione, nella sua tornata 28 agosto p. p., ha stabilito la convocazione dell' *Assemblea generale ordinaria* per il *giorno* 26 *novembre p. v., alle ore* 2 *pomeridiane*, presso la sede della Società in ROMA, via Condotti, 11, per deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d' Amministrazione;
2. Presentazione ed approvazione del bilancio del secondo anno di esercizio dal 1° luglio 1882 al 30 giugno 1883;
3. Rinnovamento parziale del Consiglio d' Amministrazione e dei Comitati di compartimento;
4. Nomina dei Sindaci per l' esercizio 1883-1884.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall' art. 28 dello Statuto, potrà esser fatto:

a *Roma* presso la Sede della Società, via Condotti, 11.
» *Id.* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Genova* » la Sede compartimentale della Società, piazza De Marini, 1.
» *Id.* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Palermo* » la Sede compartimentale della Società, piazza Marina.
» *Napoli* » la Succursale della Società, via Piliero, 29.
» *Venezia* » la Succursale della Società, via 22 marzo, 2413.
» *Firenze* » la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *TORINO* » la *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.*
» *Milano* » la Banca di Credito Italiano.
» *Ginevra* » i signori Bonna e C.
» *Neuchâtel* » » Pury e C.
» *Basilea* » » De Speyr e C.

ART. 28 dello Statuto. « L' Azionista, onde essere ammesso a comporre l' Assemblea, deve « avere depositato, trenta giorni prima di quello fissato per l' adunanza, cento Azioni almeno « nelle Casse della Società. Il deposito è accettato alla sede, alle sedi compartimentali ed alle « succursali, ed anche a quegli Stabilimenti che il Consiglio avrà designati nell' Avviso di con- « vocazione ».

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI — Mercoledì 31 Ottobre 1883. — Num. 44

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

FERROVIA AQUILA-TERNI

Domenica, 28 corrente, si è inaugurata la ferrovia Aquila-Terni. Il treno inaugurale partiva da Roma alle ore 8 antimeridiane e portava il ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, parecchi deputati, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Meridionali ed i rappresentanti della stampa. Giungeva alle 10.30 a Terni, alle 2.10 a Rieti ed alle 6 ad Aquila, accolto ovunque dalle popolazioni festanti.

Alla sera aveva luogo ad Aquila un banchetto di 600 coperti, alla fine del quale parlavano, fra gli altri, il sindaco di quella città bevendo alla Famiglia Reale; il comm. Bastogi facendo la storia della Società delle Ferrovie Meridionali, l'on. Genala ed il ff. di sindaco di Roma, duca Leopoldo Torlonia.

Lunedì, 29, l'on. Genala recavasi a Chieti, ieri a Sulmona e quindi ritornava a Roma.

Della linea inaugurata ed aperta al pubblico servizio, abbiamo pubblicate particolareggiate informazioni tecniche a misura che veniva costrutta. A complemento, pubblichiamo i cenni seguenti dell'ing. Annibale Lanari, che prese parte ai lavori:

Da Terni ad Aquila la nuova ferrovia per la lunghezza di chilometri 103 corre da una parte all'altra dell'Appennino, attraversando tre zone montane caratterizzate ciascuna da svariatissimi accidenti topografici.

Nella prima vicino a Terni predomina la bellezza del paesaggio. Quivi l'incanto dei panorami sorprendenti per la varietà dei profili, per la vivezza dei colori è appena superato dal sublime spettacolo della famosa cascata delle *Marmore*. La ferrovia a partire da Terni (quota 129) monta sull'altipiano, che prende nome dalla cascata (quota 376). Supera in tredici chilometri un dislivello di metri 247 forando le gallerie di Vallerosa, Valenza, Miranda, Alveano, Papigno, monte Sant'Angelo, lunghe complessivamente metri 4700 circa, scavate nelle pendici dei monti che si avvallano a cerchio nella conca di Terni.

In questa città vi sono Stabilimenti industriali di primaria importanza; la fabbrica d'armi portatili dello Stato, la fonderia ed alti forni di Cassian Bon, la ferriera, l'opificio in lanerie di Gruber; e maggiori ne sorgeranno se negli italiani di quelle regioni si svilupperà lo spirito delle industrie proporzionatamente alla sovrabbondante forza motrice, che ora fugge precipitosa al mare, rimbrottando, pare, col rumore dei vortici, col suono monotono delle molteplici cascatelle, i cittadini neghittosi e indolenti.

Il fiume Velino sull'altipiano, all'entrare nel canale artificiale scavato da Curio Dentato, cambia il suo lentissimo moto in velocità vertiginosa, finchè precipita dal ciglione giù a picco nel fondo dell'alveo della Nera, che schiaccia con tutta la sua acquistata possanza.

La Nera a sua volta, dopo asprissima lotta combattuta in mezzo a balze e caverne, si rialza vincitrice e superba, ed è tanto il furore della pugna che nuvoloni di fumo si elevano lumeggiati da splendidissime iridi. La ferrovia, a pochi chilometri più in su delle Marmore, tocca Piedilungo, sito incantevole per il placido e sinuoso lago, per i monti pittoreschi, per la eco endecasillaba. È uno splendido pezzo di Svizzera reso abbagliante dal sole d'Italia.

Il tracciato della linea segue il fiume Velino, che rimonta, attraversandolo più volte da una sponda all'altra, su ponti a travate metalliche, costrutte negli opificii nazionali di Castellammare di Stabia. Percorre da Piedilungo alla fermata di Castel Sant'Angelo vicino ad Antrodoco, per la lunghezza di chilometri 40 circa, una valle pianeggiante, ricca per fertilità di suolo ed abbondanza d'acqua.

Questa seconda zona, racchiusa sul principio e sulla fine fra monti alti e boschivi, si allarga per la distesa di molti

chilometri nei dintorni di Rieti; città che, chiamata dagli antichi l' ombelico d' Italia, la capitale dei Sabini, è sempre la graziosa regina di un territorio ubertoso, feracissimo. L' industria degli zuccari di barbabietola vi si esercita in un grandioso edificio; ma sfortunatamente, perchè forse le barbe dei pregiudizii sono più lunghe di quelle del bulbo saccaroide. Attivissimo vi è il commercio del grano, tanto ricercato per la semina, e dei grassi prodotti del suolo, commercio che riceverà maggiore impulso ed estensione dall' apertura della nuova linea che tocca prima Rieti Contigliano, dopo Rieti Cittaducale.

Fra la fermata di Castel Sant' Angelo ed Aquila si stende la terza zona. Maestosa per l' altezza dei monti che la rinserrano, imponente per le asprissime lotte che vi hanno combattuto e di continuo vi combattono tutti gli elementi della natura, sicchè vi lasciarono orride vestigie nelle strettissime gole, nei profondi burroni, negli enormi macigni e scoscesi dirupi.

La ferrovia dalla fermata di Castel Sant' Angelo (quota 416) sale allo spartiacqua della Sella di Corno (quota 990), e supera nello sviluppo di chilom. 26 un dislivello di m. 574. Traccia un primo gomito stretto e lungo intorno ad Antrodoco; un secondo più largo e profondo dentro le balze di Rocca di Fondi coll' apertura del gomito rivolta alle gole di Antrodoco; fino a che scavalcando i valloni su alti viadotti e perforando i contrafforti con molteplici gallerie, giunge all' insellatura di Corno. Da qui (quota 990) sopra grossi muraglioni ad archi e pilastri, fra grandiose trincee praticate nella roccia, scende colla pendenza del 25 per 00[00 in Aquila a ritrovare, dopo uno sviluppo di chilom. 19, la quota 621. Nella terza zona vi sono N. 16 gallerie che misurano complessivamente m. 5670, ed altrettanti viadotti e muraglioni di sostegno.

— L' armamento di tutta la linea venne fatto con rotaie di acciaio Bessemer, lunga ciascuna m. 12. Il servizio della trazione sarà eseguito da macchine speciali, particolarmente nella terza zona.

I lavori, appaltati con saggia disposizione in molti piccoli lotti, ad imprenditori che godevano per la maggior parte la fiducia dell' Amministrazione, cominciarono nei primi mesi del 1881. Si svolsero con sollecitudine sotto l' impulso degli ingegneri capi sezione signori Mantegazza, Pagliano, Rodolo, Rinaldi, che li diressero con intelligente attività, con costante energia, virtù apprese alla ferrea scuola del loro duce e maestro il direttore dei lavori comm. Pessione.

Nella sublime lotta, che dentro le viscere della terra, in mezzo l' acqua ed il fango, fra le roccie e i dirupi, operai laboriosi e forti combatterono contro la natura aspra e selvaggia, questa ebbe per alleato fedele l' inclemenza del cielo, che li perseguitò con dieci mesi di continue pioggie.

Ma a niuno venne meno il coraggio, perchè la potente e florida Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, delle quali è capo degnissimo e sapiente il Direttore generale comm. Borgnini, rimosse ogni ostacolo con risoluzioni energiche e potentissimi mezzi; sicchè si potè condurre a termine gl'imponenti lavori 15 mesi prima del tempo stabilito.

L' apertura quindi della ferrovia Terni-Rieti-Aquila è una nuova e vigorosa affermazione del talento, della vitalità, dell' energia degli ingegneri italiani che la studiarono, degli operai italiani che la eseguirono, delle Ferrovie Meridionali che la fecero costrurre.

Un corrispondente della *Riforma* scrive allo stesso riguardo:

Questa linea, benchè sia per recare ed economicamente e commercialmente pochi utili alla nostra provincia, è stata fatta con sommo magistero di arte; grandi e molte furono le difficoltà che si dovettero superare. Vi hanno alcuni tratti che anzichè belli, dire si possono meravigliosi per arditezza di fattura, per bontà di lavoro.

LA DIRETTISSIMA ROMA-NAPOLI

Negli ultimi giorni si è annunziato da qualche giornale che, in seguito ad un parere del Comitato di Stato Maggiore contrario alla linea direttissima Roma-Napoli, come è stata votata dal Parlamento, il Governo intendeva di non eseguire la linea indicata da quella legge ed attenersi ad un progetto dell' ing. comm. Alfredo Cottrau, con cui si elimina il tracciato litoraneo, e si utilizza gran parte della linea attuale. La notizia ha dato luogo a vivaci commenti e polemiche, specie nei giornali di Napoli, ed ha consigliato il comm. Cottrau a scrivere al *Fracassa* la lettera seguente, che accennando al progetto menzionato, del quale altra volta ed a lungo ci occupammo, apporta non poca luce sulla importante questione:

Caro *Fracassa*,

Giunto ieri sera in Roma trovo con qualche sorpresa impegnata una vera battaglia fra i giornali per decidere se il Ministero debba preferire por la *direttissima* Roma-Napoli il tracciato *interno* da me ideato o il tracciato *littorale* per le *Paludi Pontine*, *Gaeta* e i *pantani* di Fondi.

Ignoro anche io quali siano le intenzioni del Ministero al riguardo; e certamente, poi, avrei taciuto, ora come prima, se da taluni articoletti e da taluni dispacci pubblicati nei giornali di Roma non mi si facesse quasi apparire ai miei cari compaesani di Napoli come un nemico della *direttissima*, come *un manutengolo*, forse del buon Depretis, il quale mi fa sbucare fuori appunto adesso col mio progetto, unicamente per crearsi un pretesto a non eseguire una legge già votata dal Parlamento.

Trascinato così per i capelli (che non ho) in una quistione non sollevata da me, ti farò adunque anzitutto notare, mio caro *Fracassa*, che il progetto di linea *interna* da me propugnato è di vari anni anteriore alla legge sulla *direttissima* Roma-Napoli. É dunque evidente in tutti i casi, che desso non fu creato allo scopo di far sorgere un incaglio alla pronta realizzazione di una breve comunicazione fra la mia Napoli e la tua Roma.

La quistione che ora si dibatte non fu punto sollevata da me, meschinello, ma bensì, a quanto pare, dal Ministero della guerra (*Comitato di stato maggiore*), il quale, dicesi, abbia testè dichiarato che al punto di vista strategico la linea litoranea non servirà quasi a nulla, nel mentre la linea interna era, non solo utile, ma addirittura indispensabile per una rapida mobilitazione, e quindi che, pure se si eseguisse la litoranea, bisognava sempre provvedere a una rettifica dell' attuale linea Roma-Napoli.

Ciò premesso, a mia giustificazione personale, esaminiamo, te ne prego, un po' pacatamente la quistione, ed

esaminiamola non già dal punto di vista dei partiti politici, nè tampoco da quello della stretta legalità (perchè non saprei vedere quale vergogna vi sarebbe a correggere una legge allo scopo di migliorarne le conseguenze), ma bensì e invece dal solo punto di vista degli interessi delle provincie meridionali e dello Stato.

Dunque: Che cosa vogliono i napoletani e i romani? Una linea piana e a larghe curve percorribile in 3 ore e mezzo circa. Ebbene, tanto la linea *interna*, quanto la *litoranea* trovansi nelle identiche condizioni, con la differenza, in favore della prima, di permettere *ogni qualvolta si volesse spendere per essa quanto costerebbe sin da ora la seconda*, di poterla abbreviare ancora di circa altri 23 chilometri, mercè un nuovo tratto Sparanisi-Roccasecca, ossia di ridurre a quasi sole tre ore la percorrenza Roma-Napoli.

Cosa vogliono ancora i napolitani e i romani?

— Che la direttissima possa essere costruita rapidamente.

Or bene, da questo punto di vista, la linea interna è di molto, ma di molto preferibile alla litoranea, poichè nel primo caso trattasi di costruire soli 118 chilometri circa e nel secondo caso circa 203 chilometri.

E nota, caro *Fracassa*, che mentre la linea *litoranea* non potrà essere usufruita che allorquando sarà interamente compiuta da un capo all'altro, ossia fra 3 anni o poco meno, i vantaggi della linea *interna* sarebbero gradatamente sensibili, di sei mesi in sei mesi, a misura, cioè, che si completasse una delle rettifiche della linea attuale.

Se a queste considerazioni aggiungi, caro *Fracassa*, quella che sulla *litoranea*, se non i viaggiatori (?), almeno il personale della ferrovia soffrirebbe certamente delle febbri palustri, vedrai che, se in una bilancia si mettessero da un lato la *litoranea*, e dall'altro l'*interna*, la bilancia penderebbe certamente da quest'ultima parte......... e ciò anche senza considerare che, dal punto di vista della *spesa*, la *litoranea costerà quasi il doppio dell' interna*.

Ma — ti sento dire — la legge è votata: si esegua! Dunque si esegua, e anch'io, in fin dei conti, ne sarò contentone: ma, allora, si costruisca anche la linea *interna*, perchè la difesa dello Stato deve prevalere a tutto... E poi, a dirtela schietta, io, abbenchè *napoletanissimo*, non posso ammettere che si sacrifichino così spietatamente, con la *litoranea*, gl'interessi e le aspirazioni delle popolazioni tutte del versante adriatico, della regione appenninica di Cancello, Caserta, Capua, ecc., senza dar loro un compenso.

Infatti, la linea *litoranea* non servirebbe che a Napoli e a Roma *esclusivamente* (Gaeta, Terracina e Porto d'Anzio, avendo già i loro *allacciamenti* allo studio o in costruzione). Essa non gioverebbe punto nè agli Abruzzi che sboccheranno a *Roccasecca*, nè alle provincie di Benevento, Caserta, del Molise, delle Puglie, della Capitanata, ecc., che sboccano a Caserta, nè tampoco agli avellinesi, salernitani, castellonici, basilischi, calabresi, ecc. ecc., che sboccano o sboccheranno a Cancello. E ciò anche senza tener presente:

Che la linea *interna* favorisce una parte importante della provincia di Roma, ossia tutta la regione di Palestrina, la quale è ingiustamente privata di ogni comunicazione ferroviaria.

Nel mentre adunque la *litoranea* non sarebbe utile che per gli abitanti di Roma e di Napoli, l'*interna* potrebbe essere esercitata da quattro *direttissimi* verso Roma (e viceversa); *a*) *b*) *c*) e *d*), innestantisi, i tre primi a Sparanisi, e l'ultimo a Roccasecca, e coincidenti a Sparanisi con la linea Gaeta a Roccasecca con gli Abruzzi ed a Segni con quelle dei colli Romani e di Terracina:

a) *Direttissimo* Napoli-Sparanisi-Segni-Palestrina-Roma, con una percorrenza di poco più di tre ore e mezzo;

b) *Direttissimo* Avellino-Codola (provenienza dalle Calabrie, Salernitano, ecc.) Cancello-Caserta-Capua-Sparanisi-Roma, con una percorrenza di circa cinque ore;

c) *Direttissimo* Gallipoli-Lecce-Brindisi-Bari-Foggia-Benevento-Caserta-Sparanisi-Roma, con percorrenza di dodici a quattordici ore;

d) *Direttissimo* dagli Abruzzi a Roccasecca per Roma.

Dunque, caro *Fracassa*, la mia voce non ha autorità bastevole e posso ingannarmi, ma, a parer mio, la linea *interna* è sotto ogni riguardo preferibile alla *litoranea*. Se adunque, e sol perchè vi è una legge già votata, si deve eseguire la *seconda*, si esegua pure la *prima*... e tutti saremo contentoni, salvo forse l'ottimo Magliani.

In quanto al mio progetto, già studiato anche nei dettagli, desso fu offerto da me GRATUITAMENTE al Ministero, affinchè potesse accertarsi della serietà e verità delle mie asserzioni.

« *Du choc des idées jaillit la verité* ».

Ho detto.

Tuo

ALFREDO COTTRAU.

I GRANDI TUNNELS ALPINI

ED IL CALORE SOTTERRANEO

(Cont. e fine — Vedi n. 43).

UTILIZZAZIONE DEI POZZI PER LA VENTILAZIONE E MODO D'ATTACCO DEL TUNNEL CHE NE DERIVA.

È necessario stabilire un pozzo da ciascuna parte del *tunnel*, in un punto in cui la temperatura del *tunnel* non è ancora insostenibile. È naturale che si otterrebbe con questo mezzo una ventilazione naturale fra la testa del *tunnel* e il pozzo stesso.

Ma il problema consiste nell'utilizzare il pozzo per stabilire, durante il traforo, una ventilazione naturale per tutta l'estensione del *tunnel*.

Per ottenere questo risultato, proponiamo il seguente sistema d'attacco:

Dall'incontro del pozzo col *tunnel*, il sistema d'attacco dovrà necessariamente comportare due gallerie per la perforazione meccanica, l'una nella volta, l'altra nel suolo del *tunnel*.

Il pozzo non comunicherà direttamente che con la galleria superiore; questa comunicherà colla galleria inferiore per mezzo di una apertura stabilita fra di esse.

Si comprende facilmente che si stabilirà una circolazione d'aria dall'imbocco al fondo della galleria inferiore, di là per l'apertura di comunicazione posta fra le due gallerie, la corrente passerà dalla galleria superiore, per tornare verso il pozzo, dal quale se ne andrà.

L'apertura di comunicazione fra le due gallerie si farà il più vicino che sia possibile alle fronti d'attacco di queste gallerie, e sarà di tanto in tanto chiusa nella parte posteriore e portata innanzi, a misura dell'avanzamento delle gallerie.

Nelle condizioni atmosferiche medie e per il calore del *tunnel* l'estrazione naturale dai pozzi sarà sufficiente. Ma sarà nondimeno necessario di stabilire in cima al pozzo degli aspiratori per neutralizzare in un momento i capricci dell'atmosfera.

Le dimensioni del pozzo dovranno essere almeno di 4 metri su 3, per non presentare troppa resistenza all'attrito dell'aria. Inoltre ricordiamo qui che i pozzi dovranno essere abbastanza inclinati perchè la lunghezza della loro proiezione orizzontale permetta di tracciare con sicurezza, dal fondo dei pozzi, la direzione del *tunnel*.

Il sistema d'attacco che esponiamo implica evidentemente l'inconveniente di non permettere di compiere intieramente la parte del *tunnel* compresa tra i due punti, che dopo il compimento del *tunnel*. Ma si può scavare tutta la calotta e murare la vôlta. Non rimarrebbe dopo il traforo che di scavare lo *stross* e condurre i piedritti, lavori per i quali si avrebbe un progresso di 500 metri di *tunnel* al mese.

Applicazione al tunnel del Sempione. — Abbiamo visto che il recente progetto della Compagnia della Svizzera-Occidentale-Sempione prevede due pozzi, uno di 1000 metri di profondità a 6500 metri dalla testa nord, l'altro di 680 metri di profondità a 5300 metri dalla testa sud. Questo progetto permetterebbe l'applicazione del sistema che ci proponiamo. La lunghezza del *tunnel* essendo di 20 km., la parte che resterebbe incompiuta sino al traforo sarebbe di 8 km., ciò che esigerebbe per il suo compimento circa un anno dopo il traforo delle gallerie.

Applicazione al tunnel del Monte Bianco. — La valle Bianca facilita lo stabilimento di un pozzo a 5.5 km. dalla testa sud. Non è lo stesso dalla parte nord, ove i fianchi della montagna sono molto inclinati e non sono tagliati da alcuna valle. Così un pozzo stabilito a 2 km. dalla testa nord, avrebbe 1000 metri di profondità.

Perforazione meccanica ad aria compressa ad alta pressione. — Uno dei mezzi essenziali per migliorare le condizioni del lavoro sotto le alte temperature è quello dell'impiego per lo stesso lavoro dell'aria compressa ad alta pressione, cioè di circa 6 atmosfere effettive.

Sotto la temperatura a cui l'uomo diventa quasi incapace di eseguire un lavoro corporale, si deve ricorrere il più possibilmente ai mezzi meccanici e non domandare all'operaio che l'intelligenza necessaria per dirigere le macchine. Bisogna adunque generalizzare l'applicazione della perforazione meccanica. Ma il sistema di macchine da scegliersi non è indifferente e le macchine ad aria compressa ci sembrano qui imposte dalle circostanze. Le leggi fisiche ci insegnano che nell'aria compressa la temperatura di quest'aria s'abbassa in una proporzione grandissima, dipendente dalla compressione più o meno grande che ha subìto il gas.

Le osservazioni quotidiane fatte al Gottardo hanno stabilito che alla fronte d'attacco della galleria di avanzamento, durante il lavoro delle perforatrici, che forniscono complessivamente in media al minuto 3 mc. di aria compressa a 4-5 atmosfere effettive, e negli altri cantieri a lavoro meccanico, la temperatura discendeva circa 2° sotto la temperatura della roccia. É vero però che per la debole capacità calorifera dell'aria, a 50 metri in addietro di questi cantieri l'atmosfera riprendeva già sensibilmente la temperatura della roccia, ma nondimeno gli operai risentivano il benefizio di quel raffreddamento.

É questa una delle cause principali del progresso relativamente più costante dei cantieri meccanici e specialmente della galleria d'avanzamento, che sono state per detta ragione meno influenzate dall'aumento del calore.

Questa considerazione è maggiore e ci fa conchiudere, sotto tale rapporto, che bisogna riservare, il più che è possibile, le forze motrici disponibili per generalizzare l'impiego a tutti i cantieri della perforazione meccanica ad aria compressa. Questa forza è così doppiamente utilizzata, imperocchè, pure producendo lavoro, essa abbassa nel tempo stesso la temperatura del *tunnel*, lasciando sfuggire o trattenendo l'aria compressa.

In quest'ordine d'idee, non si deve limitare l'applicazione dell'aria compressa alla perforazione, ma applicarla eziandio all'esecuzione di tutti i lavori del *tunnel*, come per togliere la terra scavata, per la manutenzione dei materiali di costruzione e delle murature, ecc., altrettanti nuovi mezzi che dovrebbero formare l'oggetto d'uno studio speciale.

Altri mezzi ausiliarii. — Indicheremo ancora brevemente i procedimenti proposti da diverse parti, come di natura da paralizzare in parte gli effetti del calore; essi sono:

a) L'introduzione del ghiaccio, una circolazione d'acqua fortemente raffreddata, per rinfrescare il *tunnel*; l'impiego della calce viva per disseccarlo.

b) L'illuminazione elettrica, che ha il grande vantaggio di sopprimere la combustione delle lampade, e con essa una sorgente di calori e di gas nocivi.

c) Soppressione della trazione con uomini o cavalli, per sostituirvi in tutto il *tunnel* la trazione con locomotive ad aria compressa o elettriche.

d) Cure igieniche speciali da darsi all'operaio, o da adottarsi nei cantieri, ecc.

Tutti questi mezzi, dei quali gli uni sarebbero imbarazzantisimi e costosi, ed aspettano ancora la sanzione dell'esperienza, apporteranno certamente un miglioramnto nelle condizioni del lavoro, ma non lo modificheranno certamente.

IV. Riassunto e conclusione.

Abbiamo visto in complesso, nei fatti e negli svolgimenti che precedono:

1° Che per l'influenza del calore sotterraneo le condizioni del lavoro al *tunnel* del Gottardo si sono avvicinate al limite del possibile.

2° Che l'attiva circolazione d'aria, risultante dal traforo, non ha abbassato la temperatura, nel periodo dei lavori, che di circa un mezzo grado;

Che la tendenza dell'atmosfera a saturarsi di vapore acqueo nel *tunnel* si è di poco modificata, anche dopo il compimento dei lavori.

Abbiamo visto d'altra parte:

3° Che la temperatura dei cantieri, alimentati con aria compressa, discendeva a più di 2° sotto la temperatura della roccia;

Che la corrente d'aria sopravvenuta in seguito al traforo (in media 750 mc. al minuto) ha sensibilmente migliorate le condizioni del lavoro per i suoi effetti fisiologici.

Risulta, a nostro avviso, da queste osservazioni che nuovi procedimenti da noi raccomandati per lottare contro la temperatura permetteranno di lavorare in condizioni analoghe a quelle superate, al Gottardo, con temperature della roccia di 5° a 6° più elevate, ma che l'impiego di tutti questi mezzi riuniti non infirma in niente l'opinionei

del celebre fisiologo Dubois-Raymond, che limita alla temperatura di 40° la possibilità d'eseguire dei lavori sotterranei in un'atmosfera satura d' umidità. Come vedemmo, questa saturazione è inerente all' esecuzione dei grandi *tunnels*.

Vedemmo inoltre che la legge d'aumento della temperatura colla profondità del suolo, è stata concorde per le temperature massime osservate nei *tunnels* del Moncenisio e del Gottardo; che questa legge fa prevedere per il *tunnel* del Sempione una temperatura massima di circa 36° e per il *tunnel* del Monte Bianco una temperatura di circa 53°.

Ne concludiamo:

a) Che il *tunnel* del Sempione, secondo il progetto della Compagnia della Svizzera-Occidentale-Sempione, presenterà, sotto il rapporto della temperatura, delle condizioni di esecuzione analoghe a quelle superate al Gottardo.

b) Che per il *tunnel* del Monte Bianco le condizioni di temperatura nelle quali dovrebbe eseguirsi, sollevano i dubbii più serii sulla possibilità di questa esecuzione.

Ing. E. STOCKALPER.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(*Continuazione. — Vedi numero 42*).

Poichè siamo ora sul discorso delle caldaie, faremo cenno dell' Esposizione fatta dalla *Schweizerische-Verein von Dampfkessel-Besitzern*, ossia dalla Società svizzera dei proprietari di caldaie a vapore.

Nella Svizzera, come in Austria e nell'Alsazia e Lorena, i proprietari di caldaie a vapore si riunirono in Società allo scopo di sorvegliare l'esercizio delle caldaie ed assicurarsi contro i danni che potrebbero derivare dalla trascuranza delle norme occorrenti per la loro buona utilizzazione.

La Società esiste già dal 1869; ora conta 1141 soci ed ha nella sua giurisdizione 1994 caldaie.

La mostra di questa Società consiste in 60 oggetti per lo più appartenenti a caldaie scoppiate o messe fuori servizio. Si vedono quindi diverse forme prese dai focolai che lavorarono in condizioni anormali, corpi cilindrici scoppiati, lamiere corrose, incrostazioni di ogni sorta ecc.

Questa parte della mostra è molto istruttiva perchè indica il modo in cui si produssero le avarie, e da ciò deducesi il mezzo per ovviarvi.

Come in tutte le altre parti dell'Esposizione, così anche in questa non mancano i quadri grafici dai quali desumiamo le seguenti nozioni statistiche:

In tutta la Svizzera, durante l'anno 1881, si verificarono 29 scoppi di caldaie e le cause cui si attribuirono sono le seguenti:

per 8 casi la cattiva costruzione delle caldaie;
» 7 » difetto nella manutenzione;
» 8 » mancanza d'acqua;
» 2 » eccesso di pressione;
» 10 » imprudenza o negligenza del personale;
» 2 » per cause ignote.
—
Totale 37

Il numero delle cause è superiore a quello degli scoppi, perchè taluno di questi lo si attribuì a due cause concomitanti.

In un altro quadro trovasi indicato lo stato finanziario della Società.

Nel 1870 le spese erano di 8,000 lire e le entrate di 10,000 lire: invece nel 1882 le spese furono di 54,000 e le entrate di 56,000 lire, con un fondo di riserva di 37,000 lire.

Queste cifre danno una giusta idea dell'importanza che ha la Società e della buona accoglienza che le è fatta dagli industriali.

In altri quadri grafici trovasi segnata la distribuzione delle caldaie per tipo e per Cantone, ed il rapporto del numero di caldaie colla popolazione. Deducesi da questo ultimo quadro che il Cantone di Glaris è quello che, rispetto alla sua popolazione, ha un maggior numero di caldaie, cioè 2.85 per ogni 1000 abitanti. In numero assoluto di caldaie si è il Cantone di Zurigo quello che ha il sopravvento, possedendone 570 su 1994.

Il nostro paese, che per ricchezza e popolazione è di gran lunga più importante della Svizzera, trovasi tuttora molto indietro in questa parte. Da noi le caldaie a vapore, eccetto quelle in servizio presso le ferrovie o presso i tramvia, sono lasciate senza sorveglianza di sorta, spesse volte anche nelle mani di persone non tecniche, le quali non avendo una giusta idea del pericoloso organo che esse adoperano, lo trascurano con grave rischio per loro, e per chi con essi lavora. Fino nella Lombardia, ove tuttora vige un'antica legge austriaca sulle caldaie, non altro si fa che una prova ufficiale all'atto della messa in opera del generatore, ma dopo nessuno più sorveglia.

Sarebbe quindi desiderabile che al più presto o per mezzo dell'Amministrazione governativa o per l'iniziativa dei privati, venissero stabilite delle norme per l'esercizio delle caldaie a vapore e che l'esecuzione venisse affidata, come appunto succede all'estero, a persone competenti e coscienziose.

b) *Macchine a vapore e parti annesse.* — L'industria delle macchine a vapore non è molto vecchia in Svizzera. La casa Escher, Wyss et Comp. la introdusse nel 1840: dopo di essa nel 1854 la ditta *Sulzer di Winterthur* cominciò anch'essa a costruire delle macchine. La tempra robusta e la tenacità del carattere svizzero in breve tempo riuscì non solo a mettersi al pari delle altre nazioni industriali, ma quasi a superarle. Difatti già nel 1867 all'Esposizione di Parigi la macchina esposta dalla Ditta Sulzer, con distribuzione a valvole, fece epoca e fu il principio di una nuova èra per i motori a vapore. Questa innovazione portò lustro e lucro grandissimo a quella Casa, ed oggi è a giusto titolo annoverata fra le prime del mondo.

Nè si hanno in Svizzera solo quelle due fabbriche sumenzionate di macchine a vapore. Le fabbriche *Socin et Wick* di Basilea e la *Schweizerische Locomotiv und Maschinenfabrik* di Winterthur godono anche all' estero ottima riputazione.

Le altre fabbriche di *Burckhardt et Comp.* di Basilea, *Macuard Adolfo* di Berna, *Stirnemann et Comp.* di Zurigo, *I. G. Ulmann* di Zurigo, *Vallotton, fils, L. Iosş*

et Marcoux di Ginevra, tuttochè non molto conosciute all'estero, pure danno prodotti degni d'essere menzionati.

Il numero delle macchine esposte a Zurigo è molto grande, quindi se volessimo passarle tutte in rassegna ciò ci porterebbe oltre i limiti che ci siamo prefissi per queste note. Ci limiteremo quindi alle principali, indicando, ove sia del caso, quelle particolarità che sono degne di una speciale menzione.

Macchine della Ditta Escher-Wyss et Comp. — Questa casa espone una macchina *compound* della forza fra 90 e 100 cavalli e destinata a dare il movimento ad una parte della Galleria del lavoro.

Tanto il gran cilindro a bassa pressione, come il piccolo ad alta pressione, sono circondati da una camicia di vapore: lo stesso succede per le due cassette di distribuzione. Il vapore entrando nella macchina passa nell'inviluppo del gran cilindro, indi in quello del piccolo cilindro e di lì nella prima cassetta di distribuzione, dalla quale è ammesso a lavorare nel piccolo cilindro per poi passare nella seconda cassetta, e di lì, dopo aver lavorato nel gran cilindro, passa nel condensatore, che trovasi al disotto della macchina.

Per tal modo ottiensi il riscaldamento di tutte le parti dei cilindri e delle cassette ed il rendimento della macchina dovrà esser relativamente grande, essendosi evitate molte cause di disperdimento del calore.

Nonostante questa macchina sia destinata a produrre una forza così grande, pure per la distribuzione del vapore, invece di adottare il sistema di distribuzione a valvola, certamente più preciso ed economico, venne adottato, per ognuno dei cilindri, il sistema di distribuzione a due cassetti piani. Anch'essi han però qualche cosa di speciale, e pare che il progetto sia stato studiato allo scopo di ottenere con minor spesa un risultato abbastanza buono per l'utilizzazione razionale del vapore. Ecco come agiscono i due cassetti.

Uno di essi è quello propriamente di distribuzione ed è mosso da un eccentrico calettato all'albero della macchina, l'altro, quello dell'espansione, è comandato direttamente dal vapore. Per ciò l'asta del cassetto prolungasi oltre la cassetta di distribuzione, in forma di stantuffo e penetra in un piccolo cilindro ausiliario. Il vapore che comanda questo piccolo cilindro vien preso nella parte più bassa dell'inviluppo esterno del cilindro a bassa pressione; esso agisce alternativamente ora da una parte, ora dall'altra del gambo del cassetto fatto a stantuffo, e la distribuzione è fatta per mezzo di due piccoli robinetti ognuno dei quali è mosso da un eccentrico il cui asse di rotazione è posto al disotto degli scorritoi e parallelamente all'asse della macchina.

La presa di vapore pel piccolo cilindretto, facendosi nella parte più bassa della macchina, è facile che ivi trovisi dell'acqua di condensazione. Ma essa viene espulsa dai robinetti di distribuzione sumenzionati.

L'espansione nel cilindro ad alta pressione è governata da un regolatore Porter, ed il grado d'ammissione può variare da 5 a 70 0|0 della corsa. Pel cilindro a bassa pressione invece il grado d'ammissione può variare dal 30 al 70 0|0 della corsa, ma è regolato a mano.

In queste condizioni è evidente che anche quando le variazioni nel lavoro sviluppato dalla macchina sieno notevoli, la regolarità del suo movimento si manterrà costante. Nella macchina di Escher-Wyss il numero normale di giri è di 70

La forma generale della macchina non ha certo un aspetto estetico troppo bello; essa è formata con due castelli del tipo Corliss, accoppiati; l'albero ha tre cuscinetti ed è a gomito onde ricevere ad angolo retto le teste degli stantuffi dei due cilindri.

Non si hanno ancora dei dati esperimentali per giudicare dell'efficacia della distribuzione adottata e del rendimento della macchina.

Altra motrice a vapore espose la Ditta Escher-Wyss. Essa è della forza di 15 cavalli, ha la distribuzione a cassetta Rieder ed il regolatore Porter col quale si può variare il grado di ammissione da 0 a 65 0|0 della corsa. Però lo sforzo normale di 15 cavalli è ottenuto col 20 0|0 d'ammissione.

La macchina ha una specialità ed è che la valvola di presa di vapore è combinata per modo tale che puossi chiudere immediatamente anche a distanza, qualora per una circostanza qualunque occorresse di far fermare improvvisamente la macchina.

La Ditta Escher-Wyss espose pure una macchina marina, ma di essa parleremo più tardi, discorrendo dei *mezzi di trasporto*.

Macchine della Ditta Gebrüder Sulzer. — I fratelli Sulzer di Vinterthur fecero un'Esposizione pari alla loro fama. Le loro macchine a vapore interessano tanto l'ingegnere come il pubblico in generale, per la perfezione ed accuratezza del lavoro, e per la regolarità del movimento che succede quasi senza rumore di sorta.

La macchina più grossa fra quelle esposte si è una *compound* a condensazione, con distribuzione a valvola e della forza di 120 cavalli. I cilindri non sono uno in seguito all'altro, ma distinti e collocati parallelamente, in modo però molto più gradito all'occhio di quel che sia nella macchina Escher-Wyss.

La distribuzione succede secondo il noto sistema Sulzer e viene regolata nel cilindro ad alta pressione da un regolatore Porter, mentre in quello a bassa pressione, ove pur sono le valvole che governano l'introduzione e la scarica del vapore, il grado d'ammissione è costante e può esser regolato a mano. Il volante di questa macchina fa 70 giri e la trasmissione della forza è fatta con corde di canape.

Accanto a questa macchina trovasi un'altra della forza da 30 a 40 cavalli, con volante a corde, che fa 100 giri al minuto. La distribuzione è a cassetto del sistema Bodmer, ad espansione. Il castello è a *baionetta*.

Troviamo poi una macchina da 12 cavalli, ed alcune anche più piccole per forze da 2 a 7 cavalli.

Oltre le macchine fisse, la casa Sulzer espose tre bellissimi esemplari di macchine semifisse.

La più grande di esse può sviluppare una forza di 50 cavalli; ha due cilindri eguali e quindi l'albero del volante a gomiti. La distribuzione è del sistema Bodmer a due cassetti, ma è così combinata che un solo eccentrico serve a dar il modo ad ambedue i cassetti. In ogni cilindro un regolatore Porter governa il cassetto d'espan-

sione. Il numero dei giri del volante è di 140 al minuto: La caldaia è tubolare orizzontale, ha la pressione di 7 atmosfere; il tirante del camino è prodotto, come nelle locomotive, dal vapore di scarica.

La seconda semifissa sviluppa un lavoro di 20 cavalli. Essa è con caldaia tubulare orizzontale, a 7 atmosfere di pressione; ha un solo cilindro con distribuzione Bodmer. Il volante fa 160 giri.

La terza macchina semifissa è della forza di soli 3 cavalli e fa 200 giri al minuto. La caldaia è del tipo Field. La distribuzione è sempre la Bodmer.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

È una confusione strana di idee quella che ci si presenta in questi giorni sull' esercizio della più importante delle nostre reti ferroviarie. Da una parte lamenti perchè fu sospesa l' accettazione delle merci, perchè le stazioni rigurgitano di vagoni, perchè i magazzini sono letteralmente coperti da merci, alle quali i vagoni mancano; dall' altra lamenti, perchè i treni subiscono ritardi dappertutto, od arrivano quasi per eccezione in orario; lamenti perchè non si fanno lavori, perchè non si provvedono vagoni, locomotive; insistenze per nuovi treni, per nuove fermate, per nuove stazioni; domande e concessioni di tramways, di nuove linee concorrenti, etc. etc. I crediti del bilancio esauriti; impossibilità di fare i lavori necessari, indispensabili: volere supremo, decreto indiscutibile il non eccedere il bilancio, il mantenere il reddito netto voluto dal Tesoro. Davvero che ci fa pena il vedere tanta confusione che deve mettere in ben grave imbarazzo coloro che trovansi alla testa di quell' Amministrazione, perchè fra il pubblico che giustamente domanda i mezzi per soddisfare le esigenze dell'accresciuta ricchezza e del progrediente commercio, e lo Stato che vorrebbe fare delle ferrovie una fonte soltanto di un'intangibile entrata, l'Amministrazione si trova sgraziatamente tra l'incudine ed il martello, colla sola differenza che si muovono e l'una e l'altro per servire in turno e da martello e da incudine.

Questo pur troppo è lo stato attuale e genuino delle cose, ed a sostegno delle nostre affermazioni potremmo valerci di numerosi argomenti e di cifre inconfutabili. Ma poichè negli ultimi giorni la stampa italiana, benchè non sempre esattamente, si è a lungo occupata della importante questione, altro non aggiungiamo, limitandoci a conchiudere essere di necessità urgente che cessi uno stato provvisorio che arreca tanti danni, e che il problema ferroviario sia al più presto definitivamente risolto nel modo che il Governo e il Parlamento crederanno meglio rispondente agli interessi economici di tutto il paese.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell' Alta Italia nel mese di settembre 1883 raggiunsero la somma totale di L. 11,060,151.16, il che corrisponde a L. 2,950.35 al chilometro, mentre nel settembre 1882 non ascendevano che a lire 10,211,797.14, cioè L. 2,815.46 al chilometro; si ebbe quindi nel settembre 1883 l'aumento di L. 848,354.02. Si ha però da osservare che i chilometri in esercizio nel settembre 1883 erano 3744, mentre nel settembre 1882 non erano che 3622.

I prodotti lordi poi dal 1.° gennaio a tutto settembre furono di L. 89,791,333.29, mentre nell' eguale periodo del 1882 ascesero a L. 84,244,796.71; per cui si ebbe un aumento di L. 5,546,536.58, tenuta sempre ferma l' accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Sappiamo che S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha fatto le più vive raccomandazioni ai signori ingegneri Capi per le costruzioni ferroviarie a Salerno ed a Reggio di Calabria, perchè gli studi della intera linea Eboli-Reggio siano spinti con tutta la possibile attività e condotti a termine con sollecitudine, onde si possa per tal guisa dare maggiore impulso alla costruzione della importante linea.

><

L' Ufficio del Genio civile di Bologna, dopo introdottevi le modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha ripresentato al Ministero il progetto del tronco della ferrovia di 3.a categoria Bologna-Verona, compreso fra Persiceto e San Felice, del quale abbiamo date in un precedente numero del *Monitore* dettagliate informazioni.

Per le variazioni apportate al progetto, la spesa di costruzione, dapprima preventivata in L. 1,500,000, lo è ora in L. 1,700,000, delle quali L. 993,000 a base d' asta ed il rimanente a disposizione dell' Amministrazione. — La lunghezza è rimasta invariata di m. 21,227.

><

Come abbiamo promesso, diamo le seguenti informazioni intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia di 2.a categoria Adria-Chioggia, compreso fra il Lusenzo e Chioggia.

Il tronco ha la lunghezza di m. 2210, ripartita: per quanto riguarda l'andamento planimetrico in m. 1810 di allineamenti ed in m. 400 di tratti in curva con raggio di m. 500; e per quanto riflette l' altimetria, in m. 1910 di livellette orizzontali ed in m. 300, in pendenza all' 8.60 per mille.

La spesa complessiva preventivata per la costruzione del tronco è prevista di L. 680,000, e di queste L. 510,000, rappresentano l'importo dei lavori e delle provviste comprese in appalto, e L. 170,000 una somma a disposizione dell' Amministrazione governativa per provvedere alle espropriazioni, all' armamento ed agli imprevisti.

La sezione normale della strada è proposta di metri 5.00.

Lungo il tronco è prevista una sola Stazione, quella di Chioggia, e le opere d'arte ad eseguire sono in tutto 6 delle quali 5 minori con luce fra m. 0.80 e m. 4.00, ed una maggiore, cioè il ponte sul Lusenzo a travata metallica di m. 30.00.

Per la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono proposti 7 passaggi a livello e pel personale di sorveglianza saranno da costruire due case cantoniere ed una garetta.

><

Il Consiglio provinciale di Pisa in sua recente adunanza ha deliberato di assumere a carico della Provincia il contributo fissato dalla legge (cioè il 20 per cento) nella spesa di costruzione della ferrovia da Piombino a Cormia.

><

L' Ufficio del Genio civile di Foggia ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della ferrovia Lucera-Foggia: e l' Ufficio del Genio civile di Girgenti quello del tronco Porto Empedocle-Siculana, della ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle.

La lunghezza fra Foggia e Lucera è presunta di m. 18,890 e quella da Porto Empedocle a Siculana di m. 14,500; e l' importo dei relativi lavori è preventivato rispettivamente di L. 1,180,000 e L. 1,740,000: delle quali a base d' asta L. 1,245,000 per la linea Foggia-Lucera e L. 900,000 pel tronco Porto Empedocle-Siculana.

Di entrambi i premenzionati progetti procureremo di dare dettagliate informazioni in un prossimo numero del *Monitore*.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie a Salerno ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto di una variante in un tratto del tronco da Ogliastro ad Agropoli (linea Battipaglia-Castrocucco) per sostituire con un viadotto in muratura il grande rilevato previsto in progetto d'appalto per l'attraversamento della Valle detta di Vigna Grande.

><

L' ingegnere-Capo di Lecce fu nominato R. sotto-Commissario tecnico per la costruzione della ferrovia Lecce-Francavilla-Nardò.

><

La Direzione delle ferrovie Nord-Milano ha presentato all' esame della Superiorità un progetto di regolamento per la composizione e circolazione dei convogli.

Fatta qualche eccezione di insignificante importanza, il regolamento medesimo é conforme a quello in vigore sulle Strade ferrate dell' Alta Italia.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali di accordo colle ferrovie Romane ha fatto proposta al Ministero dei lavori pubblici di modificare l' articolo 37 del regolamento-tariffe vigente sulle ferrovie Meridionali, Calabro-Sicule e Romane, relativo al trasporto numerario ed oggetti preziosi.

><

Ci scrivono da Livorno che la Casa John Williams e Comp. di Liverpool, a mezzo del suo rappresentante sig. G. Appelins, ha dichiarato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici che essa sarebbe in grado di provvedere al Governo, tuttavolta che voglia onorarla di sue ordinazioni, dei vagoni da merci per ferrovia a prezzi vantaggiosi e con tutta la possibile sollecitudine.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane è stata autorizzata ad attuare una sua proposta relativa a modificazioni all'attuale sua tariffa pel trasporto in servizio interno del coke e delle materie prime per l'industria metallurgica.

><

La Camera di commercio ed arti di Bologna ha rinnovato al Ministero dei lavori pubblici, per mezzo di quello d'agricoltura, industria e commercio, le proprie istanze in ordine a vari provvedimenti relativi al servizio ferroviario.

La predetta Camera domanderebbe anzitutto che il materiale mobile sia meglio proporzionato ai bisogni del commercio, massime nelle epoche nelle quali maggiore è la domanda.

Inoltre essa insterebbe: per la introduzione dei biglietti di viaggio chilometrici, senza destinazione fissa; perchè un maggior numero di Stazioni vengano abilitate alla vendita dei biglietti di andata e ritorno; infine per ottenere che la vendita dei biglietti ferroviari venga fatta anche da Stabilimenti privati.

><

Sappiamo che dal nostro Governo si stanno facendo pratiche presso il Governo svizzero affinchè quest'ultimo induca la Società del Gottardo a riattivare la coppia di convogli diretti sulla linea Bellinzona-Luino, sulla quale si fa il viaggio diretto fra Roma e Berna.

><

Ci scrivono da Firenze che quel sig. Prefetto ha fatto vive raccomandazioni a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè voglia accogliere favorevolmente le istanze già fatte al Governo dal sig. sindaco di Firenze, delle quali ci siamo occupati nel *Monitore* della scorsa settimana, relative allo spostamento dell'attuale Stazione di Porta La Croce colla annessa rettificazione del tratto della ferrovia aretina, compreso fra i torrenti Mugnone ed Affrico.

><

La Camera di commercio ed arti di Pisa, per aderire ai voti dei commercianti pisani, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici onde ottenere la riattivazione dei treni ferroviari in partenza da Pisa per Roma alle 6 1|2 ed alle 11.40 ant. nonchè dell'altro che partiva alle 1.20 da Genova e giungeva a Pisa alle 7 1|2 pom.

><

La Direzione dell'esercizio per le Strade ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di evitare talune delle cause dei frequenti ritardi nell'orario dei treni viaggiatori sulle linee Milano-Arona e Milano-Varese, ha disposto che i treni 643 e 648 siano svincolati dal servizio delle merci e del bestiame a grande velocità.

><

La Società promotrice dell' industria nazionale in Torino ha raccomandato a S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio una istanza della Ditta Talucchi e figli fabbricante di un tessuto speciale di crine ed aloè di cui si servono le ferrovie per la copertura delle carrozze.

La Ditta insta perchè le predette Amministrazioni vogliano assicurarle la fornitura di una data quantità di merce, onde essa possa così essere messa in grado, mediante la certezza di un lavoro continuo, di fornire un tessuto della migliore qualità ed a prezzo il più possibile ribassato.

><

Il cav. Orazio Chiazzari, ingegnere ispettore principale del materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia ci ha inviato una copia del suo studio dal titolo: *Della lavorazione a cottimo e dei rapporti fra capitale e lavoro*,

Ringraziando per tale gentilezza l'egregio autore, ci riserviamo di esaminarne in uno dei nostri prossimi numeri la dotta opera degna di serio studio.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è dichiarato favorevole al progetto di appalto per l'armamento dei due primi tronchi della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compresi fra Mestre e San Donà. Esso comprende la fornitura e la messa in opera delle traversine, della massicciata, del ferro d'armamento e degli scambi; varii lavori e provviste accessorie, come chiusure di passaggi a livello, pozzi d'acqua per case cantoniere ecc. La spesa è preventivata in L. 570,000.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevolmente sui seguenti affari:

Progetto per lavori di difesa all'abitato di Perarolo contro le acque del torrente Boite. (Belluno).

Domanda del Municipio di Venezia per modificazioni ad una derivazione di acqua dal Brenta.

Progetto per prolungamento di scogliera a ridosso della Cala Genovese nel porto di Arbatax. (Cagliari).

Proposta per difesa frontale a protezione dell'argine sinistro di Piave alla fronte di Bressanin, in comune di San Donà.

Progetto di riparazione e sistemazione di un tratto del Senio denominato Froldo Utili fra i ponti di Fusignano e delle Alfonsine. (Ravenna).

Progetto per appalto biennale di manutenzione del canale denominato di Ripafratta.

Progetti per costruzione di un ponte a Corte sul Brenta e per apparecchio negli argini allo stabilimento di esso ponte (Padova).

Progetto di riparazioni all'argine sinistro di Po tra i cippi numerici 231 a 236 in Comune di Bagnolo San Vito (Mantova).

Progetto per la sistemazione dell'argine sinistro di Chiusello e Chiese dalla strada provinciale Acquanegra Canneto sino alla sfociatura del Chiese in Oglio (Mantova).

Progetto d'imbancamento all'argine sinistro di Mincio fra i cippi mumerici 16 e 27 in comune di Roncoferraro (Mantova).

Progetto per sistemazione dell'argine sinistro di Po fra i cippi numerici 36 e 56 nei comuni di Viadano e Pompanesco (Mantova).

Pareri del Consiglio di Stato:

Ferrovia Ligure, tratto Finalmarina-Loano. — Approvazione di transazione coll'Impresa Saladini Andrioli.

Strada nazionale Livorno-Mantova. — Approvazione della costruzione del ponte sul Rio Vignaccia.

Sistemazione del 1° tronco della strada provinciale Aquila-Ascoli. — Rejezione della domanda del Consiglio provinciale di Aquila.

Dichiarazione di pubblica utilità per conduttura d'acqua (Comune di Cattolica-Eraclea).

Approvazione di progetto di bonificamento delle cave di prestito attigue alla stazione di Torre Cerchiara, linea Taranto Reggio.

Dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni e le opere occorrenti alla costruzione di un tiro a segno nella città di Torino.

Approvazione del progetto di appalto dei lavori di grande riparazione alla sponda destra sul Po presso l'abitato di Succa in comune di Calorno (Parma).

Doversi deliberare al sig Pietro Moro l'appalto della costruzione della ferrovia Tivoli-Montecelio, erroneamente deliberato al sig. Nessi Pietro.

Dichiarazione di pubblica utilità dell'espropriazione di terreni sulla ferrovia Metaponto-Potenza.

Approvazione del piano regolatore e di ampliamento del Comune di Cuorgnè (Torino).

Id. id. id. del quartiere fra via Monforte e il bastione di Porta Vittoria. (Milano).

Il Consiglio di Stato nell'adunanza del 10 ottobre emise parere favorevole sul progetto del 5.o ed ultimo tronco della ferrovia Novara Varallo (3ª categoria) compreso fra Borgosesia e Varallo. Tale tronco ha la lunghezza di m. 10,263.30. dei quali 7225.49 in rettilinei e 2987.81 in curve. La massima pendenza è del 10.50 per mille, le curve hanno un minimo raggio di 450 m. Su di esso sonvi due stazioni, Varallo e Quarana, e due fermate, Roccapietra ed Isolella. Vi sono inoltre 5 case cantoniere doppie, 2 gallerie lunghe in complesso m. 440, un viadotto a 3 archi di 12 m. ciascuno, 2 ponti da m. 20 ad una luce sola e 48 opere d'arte minori di luce inferiore ai 10 m. L'importo totale preventivo è di L. 2,600,000; l'importo a base d'asta è di L. 2,000,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'appalto del 26 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Brescia e Mandolossa, della lunghezza di metri 6,091.50, dell'importo ridotto a L. 481,182, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto ed alla Prefettura di Brescia offrì il ribasso di L. 5.07 0[0 il sig. Cesare Bertazzoli, domiciliato a Brescia, che rimase provvisoriamente deliberatario per L. 456,691.14. — L'appalto definitivo avrà luogo il 16 novembre. La cauzione provvisoria è di L. 25,000; la definitiva di L. 50,000.

— L'appalto del 26 ottobre per la costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po e dei rilevati d'accesso, presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, alla Prefettura di Parma andò deserto, a quella di Cremona offrì il ribasso di L. 4.70 0[0 il signor Pietro Valentini, e al Ministero dei lavori pubblici il ribasso di L. 10 35 0[0 i signori Marotti, Frontini e Pellerin domiciliati a Roma, che rimasero provvisoriamente deliberatari per L. 3,126,633.40. I fatali scadono il 17 novembre.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Il 17 novembre presso il Ministero dei lavori pubblici e la prefettura di Padova avrà luogo l'appalto per la definitiva aggiudicazione della costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, comune colla ferrovia in esercizio Padova-Rovigo, compreso fra la stazione di Monselice ed il canale Bisatto, della lunghezza di metri 2,678, dell'importo ridotto a L. 71,199.24.

Ferrovie venete. — Togliamo dall'*Adriatico*:

La Commissione ferroviaria di Venezia e le rappresentanze delle provincie di Padova e Rovigo hanno stabilito di presentare subito al Ministero dei lavori pubblici il progetto della ferrovia Mestre-Piove-Adria con le diramazioni Correzzola-Brondolo e Padova-Piove, ad esse prodotto dalla Ditta Trezza e compilato dall'ing. Romano, e di chiedere la concessione della linea stessa con le suddette diramazioni.

Ferrovia Piacenza-Genova. — Dice la *Libertà* di Piacenza che la gita del generale De Sonnaz in val di Trebbia, e per Ottone, a Torriglia, e in valle di Bisagno, lo scopo della quale era tutto strategico, convinse il generale suddetto della necessità di una linea ferrata, che per Bobbio, unisca Piacenza a Genova, la grande vallata del Po col versante tirreno dell'Italia peninsulare.

Il generale partì per Roma, allo scopo di propugnarvi questa sua opinione, presso il Ministero della guerra.

Ferrovia di Savona. — La Commissione del Consiglio di Stato, composta di due membri per ogni sezione

e presieduta da S. E. Cadorna, ha emesso parere favorevole sulla transazione fra il Tesoro e la Ditta Guastalla per la vertenza della ferrovia di Savona, della quale abbiamo dato notizia ai nostri lettori. Lo Stato pagherà 11 milioni e 700 mila lire — più 150 mila lire per l'onorario degli avvocati.

Facilitazioni ferroviarie per l'Esposizione nazionale. — Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha preso le seguenti deliberazioni in ordine alle facilitazioni ferroviarie da accordarsi per la Esposizione di Torino:

Riduzione del sessanta per cento sui biglietti ordinari di viaggio per gli espositori e giurati;

Riduzione del sessanta per cento applicabile sulla tariffa generale e speciale del 1878 e relativi supplementi in vigore pel trasporto delle merci, ferme in ogni caso le tasse minime vigenti per le tariffe speciali;

Riduzione del settantacinque per cento sui biglietti ordinari di viaggio (tanto per l'andata che pel ritorno) per gli operaj che si recheranno a visitare l'Esposizione in comitive di 10 e più individui.

Riduzione del sessanta per cento sui biglietti ordinari di viaggio (tanto per l'andata che pel ritorno) per gli operaj che si recheranno a visitare l'Esposizione in numero inferiore a 10;

Riduzione rispettivamente del trentacinque, quaranta e quarantacinque per cento (secondo le distanze) sui biglietti ordinari (tanto per l'andata che pel ritorno) per tutti gli accorrenti in genere, adottando una maggior estensione nell'uso e nella validità dei biglietti stessi.

Il ministro dei lavori pubblici ha già approvato tali riduzioni, riserbandosi di interessare ad adottare le medesime anche le Ferrovie Meridionali e Romane, le quali, si nutre fiducia, non opporranno difficoltà

Quanto prima sarà indetta in Torino una Conferenza tra i rappresentanti delle tre grandi amministrazioni, in concorso con un rappresentante del Comitato esecutivo dell'Esposizione, allo scopo di stabilire le relative modalità di applicazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Gli Azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all'Impresa ferroviaria del Gottardo, sono convocati ad una *Assemblea generale straordinaria* che avrà luogo sabato 24 novembre 1883, alle ore 10 ant. nel palazzo governativo di Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Proposta del Consiglio d'Amministrazione concernente l'emissione di un prestito del quattro per cento per la conversione delle attuali obbligazioni al cinque per cento della Ferrovia del Gottardo (art. 30 n. 3 dello Statuto);

2° Nomina di un membro del Consiglio d'Amministrazione in sostituzione del dimissionario sig. D.re Temme.

Sull'operazione di cui è cenno nel riferito ordine del giorno si hanno le notizie seguenti:

La proposta di conversione delle obbligazioni venne fatta da un consorzio di tre gruppi d'istituti di credito di cui l'uno svizzero, il secondo germanico ed il terzo italiano. Come è noto, la Società del Gottardo ha un capitale di obbligazioni al 5 0[0 di 85 milioni. Questo capitale esige il servizio di un interesse annuale di fr. 4.250,000; se l'interesse fosse ridotto al 4 1[2 0[0 abbisognerebbero soltanto fr. 3,825,000 ed al 4 0[0, fr. 3,400,000. È quindi naturale che la quistione della conversione del capitale-obbligazioni avesse ad esser sollevata.

Ora, a quanto scrive il corrispondente finanziario della *Nuova Gazzetta di Zurigo*, il consorzio a cui si accenna più sopra, avrebbe fatto, all'ultima ora la seguente proposta al Consiglio d'amministrazione. Cessione per parte della Società del Gottardo di fr. 94,183,000 in obbligazioni al 4 0[0, da ammortizzarsi al valore nominale in novanta anni. Per questa somma di fr. 94,183,000, la Società del Gottardo pagherà al consorzio un interesse di fr. 3,767,320 che non è intieramente il 4 1[2 per gli 85 milioni e solo franchi 867,320 di più del 4 0[0 per gli 85 milioni; il vantaggio che ottiene la Società essendo di fr. 867,320 all'anno rappresenta l'1 0[0 a favore del capitale azioni. L'offerta però del consorzio è definitiva soltanto per le due prime serie d'emissione delle obbligazioni (fr. 20,000,000) mentre per le altre serie il consorzio si riserva, in caso di cambiamento di circostanze, di rescindere il contratto.

La proposta del Consorzio venne approvata in massima dal Consiglio d'amministrazione.

— Il movimento sulla linea della ferrovia del Gottardo 226 chilometri) durante il passato mese di settembre, fu il seguente: Persone trasportate 109,600, introito fr. 605,000; merce trasportata tonnellate 34,300, introito fr. 435,000. Introito complessivo fr. 1,040.000; ossia fr. 3,909.78 (1882 settembre fr. 4,054.01, 1883 agosto fr. 3,947.37) in media per chilometro.

Durante lo scorso mese di settembre, le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state di fr. 428,000, ossia fr. 1,609 per chilometro, il maggior introito risulta di fr. 612,000 (1882 settembre: fr 706,062.28; 1883 agosto: fr. 627,000).

Ferrovie francesi. — Le Camere francesi hanno ripresi i loro lavori martedì 23 corrente. Il Senato ha posto all'ordine del giorno la nomina di una Commissione per l'esame dei progetti di legge relativi alle convenzioni colle Compagnie ferroviarie I progetti di legge concernenti le Compagnie di Lione, d'Orléans, del Nord e del Mezzogiorno sono stati presentati alla fine dell'ultima sessione; i progetti concernenti le Compagnie dell'Est e dell'Ovest sono stati presentati nella seduta di martedì.

— Il ministro dei lavori pubblici ha autorizzata la Compagnia delle Ferrovie del Mezzogiorno ad aprire all'esercizio, a partire dal 29 ottobre corrente, la parte della linea da Mazamet e Bedarieux compresa fra Mazamet e Saint-Amans-Sault. Questa sezione ha una lunghezza di 10 km. e non comprende che la stazione di Saint-Amans-Sault.

— Ecco il prospetto comparativo dei prodotti delle ferrovie francesi, durante il 1° semestre degli anni 1883 e 1882.

Denominazione	Lunghezza media esercita al 30 giugno		Introito del 1.o semestre		Introito per giorno kilom.	
	1883	1882	1883	1882	1883	1882
Antica rete	10,789	10,521	374,676,533	376,297,277	193	199
Nuova rete	10,698	10,388	117,336,149	113,926,815	61	61
Rete speciale	144	144	2,833,318	3,233,345	119	135
Linee dello Stato	4,261	3,889	16,042,947	14,233,773	22	21
Compagnie diverse	915	839	7,623,558	7,128,213	47	50
Totali e medie	(1) 26,770	(1) 25,544	518.512,505	514,819,423	108	112

(1) Deduzione fatta dei percorsi comuni.

Le sezioni aperte all'esercizio, durante il 1° semestre 1883, hanno una lunghezza di 432 km.

Ferrovie austro-ungariche. — Al 1° del prossimo mese verrà aperta al pubblico servizio la ferrovia Eger-Schirnding.

— Il Governo ungherese invitò la Direzione della *prima ferrovia transilvana* ad entrare in trattative pel riscatto della ferrovia istessa da parte dello Stato. Il Governo proporrà agli azionisti un prezzo di compera fisso per ogni Azione, e, nel caso di rifiuto, assumerà l'esercizio in base della legge sul sequestro. Le trattative incominceranno fra breve.

— Il Ministro ungherese delle comunicazioni presenterà quanto prima un progetto per la costruzione della linea ferroviaria Sissek-Brood.

Ferrovie germaniche. — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Tilsit-Insterburg terrà ai 2 del prossimo mese una seduta nella quale verrà discussa la proposta di riscatto di questa ferrovia presentata dal Governo.

— Il Comitato per la costruzione della ferrovia Meuselnitz-Gera ha chiesto una sovvenzione ai Governi di Altenburg e Reuss, avendogliene promessa una il Governo prussiano qualora la metà del capitale di fondazione venga fornita dai Governi limitrofi.

Ferrovie russe. — Diamo alcune notizie interessanti relative alle ferrovie russe, che togliamo all'*Herold* di Pietroburgo Tutte le linee riunite rappresentano un valore di 1,651,525,033 rubli. — Le somme da fornirsi dal Tesoro per l'interesse garantito aumentano d'anno in anno, quantunque nessuna linea importante sia stata costrutta negli ultimi tempi. Nel 1876 il Governo dovette supplire a questo riguardo l'ammontare di 34,232,800 rubli; nel 1880, questa somma si è elevata a 53,228,400 r., sebbene la rete si sia accresciuta appena, durante questo periodo, di alcune centinaia di verste. Poichè l' *Herold* attribuisce tale aumento insolito alle dimensioni prese dalle spese di esercizio, ci sembra interessante di fare seguire i dati particolari da alcune informazioni tolte da un giornale di Mosca. Secondo questo giornale le spese richieste dall'esercizio delle ferrovie russe sorpassano considerevolmente quelle della maggior parte degli altri Stati d'Europa. Così esse sono in Russia di 6,763 rubli per versta, mentre negli altri paesi, che si trovano nelle medesime condizioni economiche e climateriche, questo tasso non è che della metà, ed anche d'un terzo della somma indicata. Sicchè i prodotti delle Ferrovie russe sono assolutamente insufficienti a coprire le spese. Sotto tale rapporto, la Russia si trova in una situazione di molto inferiore a quella degli Stati dell' Europa centrale. Invero, il giornale di cui parliamo, cita le cifre seguenti: in Svizzera il prodotto totale per versta è di 11,795 rubli; nel Belgio di 12,703 r. e nella Germania di 14,901 r. In Russia al contrario, i prodotti non raggiungono che 10,254 r. per versta. Di modo che in questo paese le spese d'esercizio non assorbono meno del 66 0[0] dei prodotti, e tale proporzione si fa di anno in anno più sfavorevole. Invero la distanza media percorsa tanto dai viaggiatori che dalle merci è ben più grande che sulle linee dell'Europa centrale. La Commissione, che era stata nominata dal ministro Baranow, ha stabilito questo fatto in modo irrefutabile. Così, secondo essa, questa media non è in Prussia per le merci che di 78 verste, e in Austria-Ungheria di 44 verste; in Russia questa media si eleva per contro a 106 verste.

Il giornale di Mosca conchiude constatando che la situazione delle ferrovie russe è estremamente precaria, ciò che attribuisce esclusivamente al frazionamento di poteri in materia ferroviaria.

Notizie Diverse

Monumento a Bartolomeo Bona. — Ad onorare la memoria dell'illustre nizzese Bartolomeo Bona, già direttore generale delle ferrovie dello Stato, quindi delle Meridionali e dei telegrafi, deputato, senatore e ministro dei lavori pubblici, il Municipio di Nizza Monferrato gli eresse sulla piazza principale della città un monumento, opera e dono del di lui figlio adottivo.

L'inaugurazione si farà il giorno 11 del prossimo novembre, alle ore 12 meridiane.

Nello stesso giorno e subito dopo l'inaugurazione del monumento avrà luogo un pranzo offerto dal Municipio agli invitati.

Martelline brevettate *a più lame d'acciajo per battere il granito e le pietre in genere.* — Era sentito il bisogno nell'industria delle pietre di sostituire alla martellina avente un sol taglio, un'ordigno mediante il quale la martellinatura fosse resa più facile, economica e perfetta. Le martelline Americane pure brevettate e premiate a più Esposizioni mondiali ebbero un vero successo e migliaia e migliaia oggidì se ne adoperano, specialmente in Scozia nelle famose Cave d'Aberdeen.

La Ditta N. Della Casa se ne procurò e ne introdusse nel suo Cantiere di lavorazione dei graniti a Baveno, ma ebbe ad accorgersi che desse non davano quei vantaggi che si era ripromesso.

Essa studiò allora il modo di toglier gli inconvenienti che si lamentavano e vi riescì in guisa da potere assicurare che le sue martelline non temono paragone per la facilità con cui si eseguiscono, per la loro solidità, per il loro minor costo e per l'economia nelle spese di manutenzione del 50 0[0] sulle martelline Americane.

Il signor N. Della Casa fa uso di 2 martelline: « l'Italiana » e la « Baveno. » Entrambe hanno « una sola vite » anzichè quattro come le americane. — Constatiamo con piacere questo nuovo progresso nell'arte dello scalpellino, ed aggiungiamo che le dichiarazioni del signor Della Casa, risultato di lunghe ed accurate prove, meritano di essere prese in seria considerazione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana ai valori ferroviari furono scarse le transazioni; il solo titolo che ne ebbe la parte maggiore fu quello delle azioni della Società delle Meridionali; azioni che vennero negoziate a 504.50 ed a 507.50 per ultimo. Le obbligazioni relative ebbero qualche denaro a 271; e non ne ebbero punto i Boni a 537.

Gli altri valori di questa categoria rimasero ai corsi segnati nella antecedente settimana e quasi senza affari.

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Il 4 novembre assemblea generale (2ª convocazione) in Messina, sede sociale, per: relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; presentazione dei conti e bilancio; elezione di 4 amministratori, e di 3 sindaci; proposte riguardanti la cauzione degli amministratori.

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Il 15 novembre assemblea generale straordinaria in Venezia, sede sociale, per proposta di azionisti e proposte del Consiglio d'amministrazione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Sottoprefettura di Viterbo (5 novembre. Esp. def.). — Riduzione dell'ex-convento di Santa Maria in Gradi a penitenziario. Importo ridotto a L. 19,016.62.

Prefettura di Sassari (6 novembre. Esp. def.). — Manutenzione della strada provinciale da Lula alla Caletta di Siniscola, per il triennio 1884-85-86. Imp. ridotto a L. 20,251.54. Deposito provvisorio L. 2400.

Municipio di Ravenna (8 novembre. Esp. def.). — Fornitura del materiale di breccia, lapillo, sabbia, paracarri, e lavori occorrenti alla manutenzione delle strade del 5° compartimento nel quinquennio 1884-88. Imp. annuo ridotto a lire 6775.78. Dep. provv. L. 1500. Def. eguale al doppio decimo del prezzo annuo di aggiudicazione.

Prefettura di Campobasso (9 novembre). — Lavori di riduzione dell'ex-caserma di Larino ad uso di carcere giudiziario, e propriamente quelli compresi nella 2ª e 3ª zona, da compiersi entro 12 mesi. Imp. L. 46,550. Dep. provv. lire 2000; def. L. 4500. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Roma (9 novembre). — Lavori di completamento della strada obbligatoria da Sezze alla consortile Setina. Imp. L. 39,931.46. Dep. provv. L. 2000; def. L. 4000. Fat. 19 novembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (13 novembre). — Costruzione del tronco della strada provinciale di serie da Forca di Penne ad Ofena, compreso fra Ofena ed il confine Teramano, della lunghezza di metri 10593.36. Imp. L. 216,650. Dep. provv. L. 2000; def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (13 novembre). — Costruzione del 5.o tronco della strada provinciale di serie da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina, compreso fra la sponda sinistra del fiume Alli presso l'abitato di Taverna ed il Burrone Vallegrande sotto l'abitato di Albi, della lunghezza di m. 6814. Imp. L. 278,230. Dep. provv. L. 14,000, def. eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (fat. 16 novembre). — Opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale di serie, da Platì a Santa Cristina, compreso fra il piano di Zilostro presso il cancello di Alati e l'abitato di Santa Cristina, della lunghezza di m. 13,338,80. Importo ridotto a L. 288,269.43.

Prefettura di Catania (16 novembre). — Provviste ed opere occorrenti per la costruzione del solo pianterreno dell'edificio ad uso degli stabilimenti scientifici dipendenti dalla facoltà medica della R. Università di Catania. Imp. L. 64800. Dep. provv. L. 4000; def. eguale al decimo dell'importo d'appalto. Fat. 6 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (19 novembre). — Lavori di prolungamento del molo orientale del Porto di Oneglia, per una lunghezza di m. 160. (Porto Maurizio), da compiersi entro 3 anni. Imp. L. 220,000 Dep. provv. L. 7500; def. L. 22,000. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Pesaro e Urbino (20 novembre). — Tronco di strada in prosecuzione della provinciale del Marecchia dal ponte presso il molino Baffoni al confine della provincia di Arezzo, sotto la Cicognara. Imp. L. 273,643.66. Dep. L. 10,000. Fat. 20 dicembre.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura de Messina. (20 novembre). — Costruzione di una travata metallica per il ponte sul torrente Savoca, lungo la strada provinciale Messina-Catania. Importo L. 98,558.79. Dep. provv. L. 5000; definitivo eguale al decimo dell'importo deliberato. Fat. a giorni 15.

Id, id. (21 novembre). — Lavori per la costruzione di travata metallica ed impalcatura sul torrente Forza d'Agro, lungo la strada provinciale Messina-Catania. Importo L. 233,300. Dep. provv. L. 10,000; def. eguale al decimo. Fat. a giorni 15.

Appalti deliberati.

Ministero dei lavori pubblici e prefettura di Mantova. (20 ottobre). — L'appalto per lavori di difesa perimetrale della città di Mantova, tanto al Ministero che alla Prefettura andò deserto, rimanendo così definitivamente aggiudicato al signor Virgilio Nicolai, domiciliato a Mantova, che offrì al 1° incanto il ribasso del 17 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un Magazzino Merci e di altre opere nella Stazione di Corneto, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 18 Ottobre 1883 al N. 4314 ed al quale sono unite tre tavole di disegni, sarà ostensibile nell' Ufficio dell' Ingegnere Ispettore-Capo della 3ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione di Roma.

Ogni concorrente dovrà far pervenire alla Direzione Generale in Firenze la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 7 Novembre prossimo.

La busta sigillata contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la esecuzione del Magazzino Merci ed altre opere per la Stazione di Corneto.

Insieme all'offerta quei concorrenti che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell' Amministrazione, dovranno presentare un certificato di idoneità di data recente e rilasciato da un Ingegnere-Capo delle Ferrovie Italiane, o del Genio Civile, o di Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile, sotto tutti i rapporti, quand' anche questi non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo restare perfettamente libera.

L'apertura delle offerte, alla quale potranno assistere i concorrenti, avrà luogo presso gli Uffici della Direzione, il giorno 8 Novembre a ore 2 pomeridiane.

Firenze, 22 ottobre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **282,500** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli ed in guide e ritagli di guide . . . . » **3,658,000** »
GHISA vecchia da rifondere . . » **1,050,900** »
ZINCO vecchio da rifondere . . » **5,700** »
LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, acciaio e ferro in rottami, rame e piombo, quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **17 Novembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 1/2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l' esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 Ottobre 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 7 Novembre 1883. Num. 45

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LA SOCIETA' ITALIANA
DELLE
FERROVIE MERIDIONALI

Spiacenti di non avere potuto pubblicare nell' ultimo numero del *Monitore* il discorso pronunziato ad Aquila dal conte Bastogi, perchè giuntoci troppo tardi, lo pubblichiamo ora, riconoscendovi, con tutti coloro che lo ascoltarono o lo lessero, un' importanza eccezionale per la storia fedele delle vicende della Società delle Meridionali, che tante benemerenze si è acquistato fra le grandi imprese industriali d' Italia.

Signori,

Lungo, faticoso, con pericoli ed ostacoli d'ogni maniera, fu il nostro cammino prima di giungere a salutare questa antica valorosa e gagliarda stirpe Sabina.

Ventidue anni sono passati dal giorno che sopra ogni spanna di terra da noi percorsa segnammo col ferro le prime orme durature dei nostri passi, sicchè

juvenes ad senectutem senes prope ad ipsos exactae aetatis terminos venimus.

Ardimentosa fu certo la nostra impresa come quella che richiedeva copia grande di capitali, perizia amministrativa, pratica finanziaria, scienza ed arte, le quali forze tutte era duopo fossero simultanee per conseguirne l' intento.

Non è del mio argomento tenervi parola della perizia amministrativa, essendo io stesso Presidente del Consiglio. È pure soverchio che io mi accinga, come vorrei e dovrei, a tessere le lodi del nostro Direttore generale comm. Borgnini, sia perchè essendo qui presente, per la sua rara modestia non gli suonerebbero gradite, sia perchè per universale consenso è oramai tenuto come uno fra i primi e più valenti uomini tecnici del nostro paese; nè quelle dei comm. Pessione e Lanino, ingegneri di bella e ben meritata fama.

Mi rimane dunque a parlarvi delle cause che originarono questa nostra Società italiana, del modo col quale seppe assicurarne il capitale e la costruzione delle strade, delle difficoltà vinte, dei pericoli corsi, degli ostacoli superati, dei vantaggi procurati allo Stato.

Ne traccerò fugacemente la storia.

Composto il Regno d'Italia fu cura precipua di chi governava di procacciare alle Meridionali quei vantaggi che dalle Strade ferrate già traevano le altre Provincie.

Infatti il 12 maggio 1861 fu stipulata una Convenzione col sig. Paolino Talabot colla quale, quando egli fosse riuscito a formare una Società assuntrice della costruzione delle Strade e dell'Esercizio, il Governo si obbligava a garantirle 8 per cento di interessi e ammortamento sopra un capitale indeterminato, cioè su tutta la somma delle spese che fosse per fare.

Si obbligava inoltre ad anticiparle 30 milioni perchè ponesse subito mano per conto del Governo al tronco di strada da Ancona a San Benedetto, lungo 85 chilometri.

Sebbene onerosissimi oltre misura fossero, per lo Stato, questi patti, il sig. Talabot non potè costituire la Società e fu costretto rinunciare alla concessione.

Fallito questo primo tentativo, l'on. Peruzzi che reggeva a quei giorni il Ministero dei lavori pubblici si volse indarno ad alcuni nostri banchieri.

Mancato questo secondo esperimento, egli inviò a Parigi una persona di sua fiducia per ottenere l'aiuto dei capitalisti francesi, coi quali dopo molte trattative nulla fu dato concludere, e per tal modo rimase vana la terza prova.

L' on. Depretis, tosto che successe all' on. Peruzzi nel Ministero dei lavori pubblici, volle cimentarsi alla quarta ed ultima prova. Egli fece caldissimo appello a quanti re-

putava primi banchieri fra noi, incoraggiandoli a mettersi essi Italiani pel decoro del nostro paese a capo di una Impresa che poteva tornare utile a loro ed a tutti quelli che vi prendessero parte. Ma questi, poichè ebbero veduto banchieri esteri poderosi di capitale e di credito, repugnanti ad avventurarsi a tanta impresa, non ostante le larghe offerte del nostro Governo, sentirono venir meno la fiducia nelle loro forze e non risposero a così lodevole appello.

Era adunque rimasto, come ho accennato, infruttuoso questo continuo e penoso affaccendarsi, quando si fecero innanzi come concorrenti all'eseguimento dell'opera desiderata il sig. Rothschild insieme col sig. Talabot.

Le principali condizioni che essi ponevano erano:

La prima, che, quantunque col trattato di Zurigo del 10 novembre 1859 fosse stabilito che malgrado le avvenute separazioni territoriali non dovevano essere scissi gli interessi della Società esistente delle Strade Lombardo Venete, fosse loro data facoltà (mentre era un obbligo imposto ad essi dal Governo austriaco) di dividerla in due distinte e assolutamente indipendenti fra loro: una col nome di Società per le Strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, l'altra con quello di Società delle Strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale.

La seconda, che potessero formare una sola Società per le Strade Lombarde, Centrali e Meridionali.

La terza, che fosse fatta ad essi la cessione della linea da Voghera a Piacenza, già costruita ed esercitata.

La quarta, che per quella da Voghera a Brescia, che si obbligavano a costruire ed esercitare, il Governo garantisse un prodotto lordo di L. 25,000 al chilometro.

I signori Rothschild e Talabot, come stranieri, avevano il diritto di pretendere quello che stimavano avvantaggiare soltanto i loro interessi e agevolare tutti i loro disegni; ma dettavano patti durissimi, quali un vincitore imporrebbe ai vinti in città smantellata.

Di questi patti, il primo fu ritenuto come un'offesa alle sante e secolari aspirazioni degli Italiani, ai quali si osava imporre che essi stessi dessero la sanzione col voto dei loro rappresentanti nell'Aula parlamentare alla divisione degli interessi delle Strade ferrate della Lombardia da quelle del Veneto, i quali pel trattato di Zurigo dovevano rimanere indivisi.

« Se questa divisione (scriveva la Commissione della Camera dei deputati) fosse stata approvata dal Parlamento, egli avrebbe in certo modo suggellato la separazione delle Provincie venete dal Regno d'Italia e vestito il carattere di un atto politico repugnante al sentimento nazionale.

Si ritorni, o signori, colla mente a quei giorni e si comprenderà di quanto acuta ferita fosse cagione codesta offesa. Fu tale offesa che finalmente scosse dal pigro sonno, in cui molti giacevano, alcuni nostri concittadini.

Di qui l'eccitamento all'opera nostra.

E questi furono coloro che insieme ad altri mi esortarono tenacemente a mettermi all'impresa, asseverando essere già in grado di dare ad abili costruttori l'esecuzione dei lavori, e procurare per mezzo di sottoscrizioni il capitale necessario, sempre che io stesso ne fornissi una parte cospicua e chiedessi senza indugio a nome mio la concessione per costituire una Società italiana, amministrata e diretta da Italiani.

Per queste ed altre importanti domande acconsentii:

1. A prendere la quinta parte del capitale di 100 milioni rappresentato da 200 mila Azioni.

2. Di depositare nelle Casse pubbliche due milioni, che avrei io stesso perduto, qualora ottenuta la concessione non si fosse potuto formare la Società.

3. Di depositare pure nelle Casse pubbliche altri otto milioni entro un mese.

4. Di erogare 5 milioni al mese nei lavori, da altri incominciati, finchè non fossero approvati gli statuti.

Se maggiori impegni io non poteva nè doveva prendere, perchè maggiori non erano le mie forze congiunte ad altre, parmi che solo con queste porgeva ben chiara testimonianza della fiducia che riponeva nell'esito felice della Impresa.

Era la mia mente, dopo tanti vani conati, tutta e sempre intesa ad assicurare, per quanto è dato a umana previdenza, le sorti future della Società, perchè l'ardimento nostro non fosse un giorno agli stranieri argomento di scherno al nome italiano.

A questo intento mirando, volli che prima di domandare la concessione, fosse da banchieri rispettabili, da me ben conosciuti, e l'uno per l'altro insieme, garantito alla Società il pagamento delle 160 mila Azioni raccolte per sottoscrizione, il quale non si poteva domandare se non dopo l'approvazione degli statuti, cioè tre mesi circa dalla concessione.

Volli pur anche che gli stessi banchieri insieme ad altri garantissero in eguale modo alla Società che il prezzo per ogni chilometro di strada non supererebbe le L. 210 mila, e che i lavori sarebbero bene eseguiti e condotti a termine nel tempo prefisso, rimanendo ogni perdita o profitto a loro danno e vantaggio.

Quanto fosse utile per la Società la garanzia ottenuta dai banchieri, per non incorrere in una spesa maggiore, lo confermò l'on. Depretis, ministro dei lavori pubblici, nella seduta parlamentare del 4 agosto 1862, cioè quattro giorni dopo la domandata concessione, dichiarando che per gli studi fatti da persone competentissime, poteva asserire che il costo chilometrico per le costruzioni sarebbe non minore di lire 210,000.

Con questi due provvedimenti la Società formò il suo capitale, abbenchè non tutti gli impegni contratti dagli assuntori delle Azioni fossero stati adempiuti e le Strade ferrate non siano costate alla Società un centesimo più delle lire 210 mila a chilometro, quantunque più che non si prevedeva attraversassero terreni instabili, luoghi deserti, insalubri e infestati allora dalle scorrerie dei briganti.

Fin qui del capitale e delle strade.

Adesso dirò dei vantaggi procacciati dalla nostra Società allo Stato.

Voi già sapete come i signori Rothschild e Talabot ponessero fra le altre condizioni quella che fosse loro ceduta la strada ferrata da Voghera a Piacenza costruita ed esercitata dal Governo e che nel ventennio dal 1862 al 1882 ha dato un prodotto medio netto all'anno di un milione di lire.

La nostra Società rinunziò a questo prodotto netto, il quale ridotto cogli interessi a capitale dal 1862 al 1892, anno dopo il quale il Governo ha il diritto di riscatto, si eleva a L 66,500,000.

Nè questo soltanto fece la nostra Società a prò dello Stato, perocchè essa prese l'impegno di costruire la strada ferrata da Voghera a Brescia con una garanzia di prodotto

lordo chilometrico minore di L. 5000 di quella voluta dai signori Rothschild e Talabot.

Queste L. 5000 corrispondenti ad una annualità di lire 665 mila ridotte cogli interessi a capitale dal 1869, anno in cui fu aperta quella strada, al 1892 ascendono a lire 29,500,000.

La nostra Società adunque ha recato un risparmio al pubblico Erario di L. 96 milioni.

Epiloghiamo:

Fummo noi i primi a formare una Società italiana per mostrare agli stranieri che gli Italiani conquistata l' indipendenza politica avevano forze bastevoli, quando le stringessero insieme, a conseguire quella economica.

Fummo noi che avendo fede nei nostri ingegneri, commettemmo ad essi opere difficilissime e la costruzione di 1,563 chilometri di strade.

Fummo noi che ampliammo la gloriosa Scuola di applicazione iniziata dal Piemonte, pei giovani che volessero addestrarsi nel Magistero delle Strade ferrate.

Fummo noi pei quali rimasero inalterati i patti del trattato di Zurigo e non fu commesso, secondo il giudizio di alcuni e il sentimento di molti, un errore politico.

Fummo noi che impedimmo il danno e l' onta che una Società straniera fosse sola, signora ed arbitra di tutte le nostre Strade dalle Alpi al Mare Jonio.

Fummo noi che salvammo le Finanze dall' ingente perdita di 96 milioni.

Questo il nostro peccato originale, queste le nostre colpe, sulle quali il più rigido indagatore può stendere la mano senza timore di ritrarla imbrattata di fango.

Di qui le accuse promosse dalla invidia spesso avara, più spesso cupida, impudica sempre.

Di qui forse gli odii implacabili: implacabili perchè come disse il vostro Cornelio Tacito:

Odiorum causae acriores quia iniquae.

Appena gettate le salde fondamenta sulle quali posava la nostra Società, andammo subitamente incontro a pericoli molti e impreveduti.

La rendita pubblica, un anno dopo costituita la Società, cioè dal 1863 al 1871 precipitò a 53.30.

Il corso forzato le recò un danno di L. 1,600,000 all'anno e però nel volgere di 15 anni una perdita di 24 milioni.

Le imposte che nel 1862 erano di $1,\frac{620}{1000}$ per cento sul capitale di L. 150 milioni si elevarono a $4,\frac{228}{1000}$ e crebbero perciò di 1.60 per cento, per guisa che oggi la Società sopporta un peso di L. 3,912,000 maggiore di quello di cui era aggravata al giorno della sua costituzione.

Vinti dalla nostra Società tutti questi paurosi pericoli, essa conservò intatto il suo credito e potè fornirsi di quanto le occorreva necessario per soddisfare i suoi impegni, ricorrendo sia all' interno sia all' estero, perocchè fu, è e sarà sempre nostro vivo desiderio vedere i capitalisti esteri associarsi con noi nelle nostre imprese.

Rimaneva ancora un ostacolo da superare. La nostra Società, come vi è noto, ribassò in modo fino allora inusitato le tariffe pel trasporto delle merci e dei passeggeri, e dette così tale un impulso al commercio che i suoi introiti da L. 7000 circa salirono in breve a L. 15,000 a chilometro.

Oltre questo segno, ogni maggiore introito lordo andava a profitto dello Stato, rimanendo a carico della Società le spese incontrate per conseguirlo; così che mentre gli aggravi crescevano per Lei ne diminuivano i profitti.

Agevole è conoscere quanto questo metodo, che prese il nome di Scala Mobile, fosse nocevole alla Società, al Commercio, all' Erario.

Alla Società alla quale una sola via rimaneva, per non essere costretta ad uccidersi colle proprie mani, quella di usare del diritto che aveva di rialzare le tariffe fino al limite pattuito nell' atto di concessione. Al Commercio e alla industria, perchè se ne impediva la naturale espansione. All' Erario direttamente come compartecipanti ai proventi lordi della Società, indirettamente per il più tardo incremento della pubblica ricchezza.

Ripetemmo per molti anni le nostre osservazioni e i nostri reclami, perchè questo metodo nocevole a tutti fosse mutato: ma sempre indarno.

Quando di recente sotto il Ministero dell' on. Depretis fu razionalmente corretto; per la qual cosa mi piace, con animo pacato, rendere la debita lode all' on. Baccarini allora Ministro dei lavori pubblici.

Oggi finalmente la Società possiede 1865 chilometri di strade ferrate, dei quali 1563 da lei costruiti per un valore di oltre 500 milioni ed ha condotto a fine l' opera sua. E noi dopo 22 annii

» Come quei che con lena affannata
» Uscito fuor del pelago alla riva
» Si volge indietro

possiamo con animo sereno guardare al passato, e con animo fiducioso all' avvenire.

Ma pure, toccando lieti e orgogliosi la meta così faticosamente raggiunta, il nostro pensiero, rifacendo il cammino percorso, è contristato dalla memoria di quei validi nostri cooperatori e amici affettuosi, cui la morte contese di compierla e godere con noi di questa festa solenne. Fra questi Bettino Ricasoli, Carlo Bombrini, Bartolomeo Bona, Dionigi Ruva, che benemeritarono dell' Italia per eminenti servigi a lei resi nella politica, nella finanza, nella Amministrazione, nella scienza e nell' arte.

Queste, o signori, furono le vicende della prima grande impresa italiana nell' ordine economico e industriale; ed io rendo grazie ai Cieli benigni che mi abbiano concesso a discorrerne la storia, e chiuderla felicemente in queste regioni, illustri per aver dato i natali a Crispo Sallustio, a Cornelio Tacito, a Terenzio Varrone — in mezzo alle forti popolazioni che fino dai tempi più vetusti diedero all' Italia un nome, ordini civili e politici, riti e armi, e che strenuamente ne propugnarono i diritti e la libertà. — Allora vinse la prepotenza della Fortuna di Roma, ma esse ebbero ragione dai secoli. Oggi l' Italia da loro divinata, domina colla maestà del suo nome tutti ugualmente i popoli della penisola.

A voi nepoti dei precursori dell' Italia unita il nostro saluto.

Il nostro saluto alla grande patria che raccolse concordi nel suo grembo coloro che la laceravano per dominarla. — Il nostro saluto e il nostro omaggio al Re e alla Dinastia che è dell' Italia rediviva simbolo, campione e speranza.

FERROVIA CREMONA-BORGO S. DONNINO

La *Gazzetta Ufficiale* del 27 ottobre corrente pubblica il seguente R. Decreto in data 28 luglio, controfirmato dai ministri Genala, Magliani e Savelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 20 luglio 1883 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio dei Comuni interessati rappresentato dall'avvocato Ettore Sacchi, deputato al Parlamento, per la concessione al detto Consorzio della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata da Cremona a Borgo San Donnino.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona* (*metri* 37,848.64).

Fra le LL. EE. il comm. Francesco Genala, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e l'on. signor avvocato Ettore Sacchi, deputato al Parlamento, delegato a rappresentare il Consorzio per la suddetta ferrovia, giusta il relativo verbale in data 18 corrente mese, autenticato dal signor Gioacchino Barbieri, notaro esercente nel distretto notarile di Cremona (All.° n. 1),

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio dei Comuni interessati la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona, che il Consorzio medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

Lo ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge nella somma di lire 5,890,497, compreso il materiale mobile pei soli 6[10, calcolati a parte sul costo totale di L. 8,296,383.27, corrispondente a L. 219,198 98 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto dell'ingegnere Francesco Podestà del 15 luglio 1880, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici coi voti del 1° luglio 1882, n. 1578, e 10 febbraio 1883, n. 315.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente nei rapporti col Governo e coi terzi dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato, e dei decimi della provincia ed Enti interessati, coi criteri dell'articolo 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile, e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 8,296,383.27 sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criteri dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta dal detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 5,890,497 come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori, di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 8,296,383.27, come sopra fissata per la esecuzione della linea, compreso il materiale mobile secondo il tipo n. I delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in 8 anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in 8 rate annue senza interessi, nella seguente misura:

Nell'anno 1892	L.	500,000
Nell'anno 1893	»	500,000
Nell'anno 1894	»	500,000
Nell'anno 1895	»	500,000
Nell'anno 1896	»	500,000
Nell'anno 1897	»	500,000
Nell'anno 1898	»	1,000,000
Nell'anno 1899	»	1,890,497
Totale	L.	5,890,497

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi, 20 del mese di luglio dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici F. GENALA.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. MAGLIANI.
Il Rappresentante il Consorzio AVV. ETTORE SACCHI.

ZUGARO RAFFAELE, *testimone*.
GIANATTI GIOVANNI VINCENZO, *testimone*.

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Borgo San Donnino a Cremona, secondo il progetto di massima redatto dagl'ingegnere Francesco Podestà in data 15 luglio 1880, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici coi voti del 1° luglio 1882, n. 1578, e 10 febbraio 1883, n. 315.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di sei anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti per.

chè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 1° delle ferrovie economiche.

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Borgo San Donnino, Castione, Busseto, San Pietro in Cerro, Monticelli, Croce San Spirito, Cremona.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(*Continuazione. — Vedi numero 44*).

Macchine della fabbrica Socin et Wick di Basilea. — Dopo la Casa Sulzer, quella che meglio espose a Zurigo si fu la Casa *Socin et Wick* di Basilea. Questa fabbrica è la seconda in Svizzera per produzione di macchine a vapore ed è molto conosciuta anche in Italia, massime nella Lombardia e nel Piemonte.

La macchina più grossa che troviamo all' Esposizione si è una di 75 cavalli, destinata a mettere in moto una parte della trasmissione per la galleria del lavoro.

La macchina ha un volante di m. 4 di diametro, e la trasmissione è fatta con 5 corde di 50 m|m di diametro. Il numero dei giri per minuto è di 65. La macchina è a condensazione ed il cilindro con distribuzione a valvola ha un diametro di 460 m|m con le corse di 900 m|m.

È notevole il genere di distribuzione a valvola usato dalla fabbrica Socin et Wick, sia per la semplicità che per la precisione con cui regola l'espansione del vapore.

Un asse, che chiameremo *di distribuzione*, trovasi collocato parallelamente all'asse del cilindro ed alla stessa altezza; quest'asse è messo in moto dall'albero del volante, per mezzo di ruote coniche eguali, per cui esso fa lo stesso numero di evoluzioni del volante. Sull' asse di distribuzione sono innestati quattro eccentrici, due dei quali governano l'introduzione del vapore e due la scarica. Gli eccentrici della distribuzione sollevano alternativamente le due valvole di introduzione mediante l' asta di scatto ed un parallelogramma articolato, di cui il lato più alto serve di leva per la valvola. Un regolatore Porter regola l'espansione per mezzo di un altro asse parallelo al primo e che in corrispondenza delle aste di *scatto* e circa la metà della loro lunghezza, ha due braccia a snodo, che afferrano le aste di scatto, alle quali danno una posizione più o meno inclinata secondo che devono appoggiare più o meno sulle leve delle valvole. La scarica del vapore, dalla parte inferiore del cilindro, succede per mezzo di una valvola a cassetto di forma speciale detta *a graticola*, e che finora diede risultati assai soddisfacenti. È notevole in questa distribuzione la grande possibilità e regolarità del movimento che si può ottenere.

Oltre queste macchine, la casa Socin et Wick espose:

Una macchina a condensazione con cassetti sistema Rieder, della forza di 22 cavalli. Cilindro del diametro di 300 m|m e corsa 600 m|m: volante a correggia, del diametro di 2,250, e numero di giri 70.

Un'altra macchina colla stessa distribuzione a cassetti Rieder, della forza di 8 cavalli. Cilindro del diametro di 200 m|m, corsa 400 m|m. Diametro del volante 1.400, numero dei giri 90.

Una locomobile, della forza di 10 cavalli, con caldaia tubulare orizzontale. Distribuzione Meyer, regolabile a mano. La macchina è munita di un riscaldatore speciale. Diametro del cilindro 210 m|m, num. dei giri 120 al minuto. Superficie di riscaldamento 14 mq., pressione in caldaia 7 atmosfere effettive.

Una macchina semifissa con caldaia verticale e focolaio interno attraversato da tubi Galloway. Superficie di riscaldamento 5.50 mq., pressione di lavoro 6 atm. eff. Diametro del cilindro 140 m|m, corsa 260 m|m, numero dei giri 130. Distribuzione Bodmer, governata da un regolatore *Buss*.

Oltre questi motori, la Ditta Socin et Wick espose due pompe a vapore, di cui una della portata di 20 litri al secondo e l'altra di 70 litri.

Macchine della Schweizerische Locomotiv-fabrik di Winterthur. — Questa fabbrica è relativamente una delle più giovani dell'Europa; però avendo alla testa un ingegnere meccanico dei più distinti, il sig. Charles Brown di fama europea, i prodotti che essa dà, specialmente nelle macchine fisse, sono dappertutto molto apprezzati. Nel 1878 alla grande Esposizione di Parigi, tal Ditta, per una bellissima macchina fissa da essa esposta, ricevette una ricompensa pari a quella assegnata alla fabbrica di Sulzer, cioè la gran medaglia d'oro.

All'Esposizione di Zurigo la fabbrica di Winterthur presentò diversi motori fissi e semifissi, nei quali una cosa che si osserva si è la grande velocità alla quale si fanno lavorare sotto l' influenza del vapore ad elevata pressione. Questa tendenza a far crescere la velocità delle macchine ed elevare la pressione di lavoro è notevole specialmente nelle macchine inglesi ed americane, massime dopo lo sviluppo preso dalla applicazione dei motori a vapore, per dar moto alle macchine dinamo-elettriche. Abbiamo visto all'Esposizione di elettricità di Vienna due macchine di Armington, le quali potevano sviluppare una forza di 50 cavalli e facevano 315 giri al minuto, lavorando col vapore a 7 atmosfere di pressione. Certamente una velocità così considerevole non sarebbe consigliabile in tutte le diverse condizioni nelle quali una macchina deve lavorare, inquantochè richiede una gran cura nella costruzione e non lascia utilizzare bene il vapore.

La fabbrica di Winterthur mantiene la velocità entro i limiti di 120 a 150 giri, e fa salire la pressione del vapore a 10 atmosfere.

L'aumento di pressione, assai utile per economizzare il combustibile, richiede però l'impiego di caldaie di facile visita ed una continua sorveglianza: quindi non potrebbe ammettersi con molta sicurezza se non là dove si ha delle caldaie una cura speciale, tanto da parte degli utenti, quanto da parte dell'Amministrazione governativa.

Ciò premesso, passeremo brevemente in rivista i motori esposti dalla fabbrica di Winterthur.

La macchina più grossa si è una di 50 cavalli. Essa è a condensazione ed ha il castello fatto a forchetta, per cui l'albero del volante ha sul castello due sostegni. La manovella è fatta con due dischi come si vede molte volte nelle macchine marine. L'apparecchio della condensazione trovasi in seguito al cilindro motore e sullo stesso asse. La distribuzione è fatta secondo il noto sistema Brown, senza eccentrici e con valvole a doppia sede perfezionate su quelle ordinarie, per modo che esse lavorino senza far rumore, anche quando loro si dia una lunga corsa, o se il numero delle corse per minuto è molto grande.

La distribuzione Brown agisce assai bene nelle macchine fisse, e fu da questo ingegnere applicata alle locomotive, ove però, stante la precisione grandissima che occorre e le condizioni nelle quali deve lavorare, non si comporta così bene come nelle macchine fisse che facilmente possono essere regolate, e che per di più si trovano meno soggette a variazioni ed avarie, di quel che lo sieno le locomotive, specie poi quelle piccole da tramvia.

La macchina fissa in discorso ha il cilindro del diametro di 300 m|m, con la corsa di 500 m|m. Il volante è a corde e fa 120 giri al minuto. La pressione di lavoro è di 8 atmosfere effettive. Il regolatore della macchina, che è collegato direttamente al meccanismo e che lo regola con una gran precisione, è del sistema Proll.

L'altra macchina fissa è quella da 20 a 25 cavalli. Il castello è pur fatto a forchetta. La macchina non è a condensazione: ha la distribuzione Rieder. Diametro dello stantuffo 210 m|m, corsa 420 m|m. Il volante fa 120 giri al minuto e la pressione del vapore è di 8 atmosfere.

La costruzione di queste due macchine è assai solida ed adatta alla velocità abbastanza grande cui devono lavorare.

Oltre queste macchine la stessa Ditta espose diversi motori semifissi e locomobili.

Delle semifisse, una ve ne ha della forza di 50 cavalli. In essa la caldaia è del tipo usato dal Brown nelle sue piccole locomotive da tramvie, cioè composta di un corpo cilindrico verticale che serve da focolaio e da duomo del vapore e di un corpo cilindrico orizzontale collegato al primo, e che contiene i tubi bollitori. La macchina è posata sotto alla caldaia: essa è a due cilindri adiacenti, sistema Woolf: l'albero dei due volanti è a due gomiti disposti fra di loro ad angolo retto. La distribuzione è fatta a cassetto per ognuno dei due cilindri e l'azione del regolatore è indiretta.

Il diametro del grosso cilindro è di 325 m|m, quello del piccolo è di 200 m|m. La corsa per ambi è di 420 m|m. Il numero dei giri è di 150 e la pressione in caldaia di 10 atmosfere.

Un'altro tipo di macchine semifisse rappresentato da due macchine, una di 6 e l'altra di 18 cavalli, ha la caldaia orizzontale con focolaio interno e condotto del fumo sotterraneo. La macchina propriamente detta trovasi fissata sopra la caldaia: il castello è a forchetta: la distribuzione a cassetta semplice: il volante ha l'albero con manovella fatta a disco equilibrato, e porta ad una delle sue estremità il volante propriamente detto ed all'altra la puleggia motrice. La pressione del vapore è di 8 atmosfere.

Per ultimo troviamo esposte due locomobili, una da 6 e l'altra da 2 cavalli. Anche queste hanno il meccanismo di due specie: nella prima è distinto dalla caldaia, mentre nella seconda è fissato direttamente su di essa. Nessuna delle due locomobili ha un regolatore, ma la distribuzione può regolarsi a mano.

Macchine della fabbrica Burchhardt et Comp. di Basilea. — Questa fabbrica ha esposto una sola macchina in cui la specialità si è una modificazione al tipo di distribuzione sistema Collmann.

Il movimento delle valvole è trasmesso dall'albero principale ad uno secondario parallelo all'asse del cilindro, mediante un ingranaggio d'angolo. L'albero secondario, mentre trasmette il movimento ad un regolatore, sistema Porter, ha due eccentrici che comandano le leve di sollevamento delle valvole. Queste leve sono ad angolo e per una disposizione semplicissima, che però non si potrebbe spiegare senza l'aiuto di figure, si ottiene il massimo sollevamento delle valvole col minimo sforzo.

La macchina ha un diametro del cilindro di 350 m|m, ed una corsa di 700 m|m. Essa è a condensazione e fa 80 giri al minuto. Una disposizione speciale patentata ha per oggetto di diminuire e ridurre quasi a zero lo *spazio nocivo*.

Macchine della fabbrica Stirnemann et Comp. di Zurigo. — Questa fabbrica espose una macchinetta della forza di 6 ad 8 cavalli, con espansione variabile, secondo il tipo Rieder. Tal macchina nulla ha però di particolare.

Macchine della Ditta Marcuard Ad. di Berna. — Anche da questa fabbrica non si ebbe all'Esposizione se non una macchinetta di 5 a 6 cavalli di forza. Essa ha di particolare la gran velocità facendo da 180 a 240 giri al minuto, mentre la pressione di lavoro può variare da 6 ad 8 atmosfere effettive. La macchina è del tipo *compound*, il cilindro piccolo ha il diametro di 95 m|m e la corsa di 200 m|m. Ammissione massima 0,50 m|m della corsa e minima 0,05. Avanzo lineare m|m 2.5.

Il cilindro grande ha il diametro di 140 m|m. L'ammissione massima è di 0.60, e la minima di 0.18 della corsa.

L'avanzo lineare è di m|m 3.

La distribuzione si ottiene con due cassetti del tipo Rieder.

(Continua).

Informazioni Particolari
DEL MONITORE

L' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha diramato gli inviti alle varie Ditte nazionali per la fornitura dei 655 carri, che, come abbiamo già detto, sono da acquistarsi coi fondi delle linee complementari, fissando il giorno 20 corrente per la presentazione delle schede, ed il 22 successivo per il loro dissuggellamento. Detta fornitura fu ripartita in molti lotti, affinchè tutte le Ditte possano agevolmente partecipare al concorso.

><

La detta Amministrazione ha inoltre autorizzato la spesa di L. 15,103.20 per l'applicazione a 6 locomotive e relativo tender del freno Smith-Hardy.

><

Crediamo che nel corrente mese verranno attuate le solite modificazioni all' orario, inerenti alla stagione invernale, per le Ferrovie Alta Italia. Fra esse vi è quella riguardante la linea Genova-Pisa, per la quale si richiede un maggior tempo di percorso per i treni diretti, in causa della troppa frequenza delle Stazioni, del semplice binario, delle frequenti curve e gallerie, del continuo pericolo di mareggiate ecc., e ciò affine di mantenere l' orario che verrebbe stabilito.

><

Il progetto di massima per una Stazione di transito in Trastevere a Roma, come è stato studiato dall'Amministrazione delle Strade ferrate Romane e presentato al Ministero dei lavori pubblici non ha incontrato l' approvazione del Consiglio superiore il quale in questa circostanza, da quanto ci viene riferito, si è mostrato di assai difficile accontentatura, avendo sollevate tali e tante obbiezioni da rendere sempre più intricata la soluzione del quesito relativo all' impianto di quella Stazione, la quale per una quantità di circostanze si presenta siccome cosa della massima urgenza.

Avremmo davvero desiderato minor rigidezza nel prelodato Consiglio, o meglio nell' Ispettore che ha riferito in proposito, specialmente che trattavasi di un progetto di massima. Noi abbiamo il fermo convincimento che buona parte delle censure mosse dal lato tecnico al progetto non abbia un grave fondamento e lo dimostrerà la facilità istessa con cui l' autore del progetto potrà emendarlo, come indubbiamente avrebbe fatto nello studio definitivo di esso.

Sappiamo che il Consiglio superiore ha trovato insufficiente la spesa presunta per le espropriazioni. Sarà giusta l' osservazione; ma è a ritenersi che gli espropriandi istrutti dall'esempio del Principe Sciarra (le cui pretese per espropriazione furono la causa che non fu dato corso al primitivo progetto di Stazione in Trastevere) sapranno mantenere le loro richieste nei limiti del giusto e dell' onesto.

Il Consiglio superiore vorrebbe evitare regressi nell' eventualità che fosse costruita una strada di circonvallazione; ma se ciò alla prima pare cosa possibile e facile ad ottenersi, ove si consideri che diverse linee verranno ad allacciarsi alla futura strada di circonvallazione, sarà poi quasi impossibile ottenere nella pratica che non si abbiano regressi per nessuna delle linee medesime e per nessuna direzione. D' altronde a noi sembra (forse ci sbaglieremo) che col sistema di ampliare troppo le questioni, si finisce col discutere molto, ma col non fare nulla di pratico.

Si vuole che sieno sentite in precedenza alla compilazione del progetto le varie Amministrazioni interessate, onde potere stabilire le basi del progetto stesso in guisa da soddisfare agli interessi commerciali, edilizii, militari ed industriali. Anche su questo punto sarà nostro il torto; ma tuttavia vogliamo esprimere la nostra modesta opinione, cioè ritenere più logico fare, come si è fatto, un progetto di massima, sottoporlo all' esame del Consiglio superiore e dopo approvato in linea tecnica, discutendo cogli interessati. Discutere senza una base di massima ci pare possa condurre a perdita grande di tempo.

Secondo il progetto di massima respinto dal Consiglio superiore, la spesa occorrente è preventivata di circa 6 milioni di lire. La Stazione è progettata tutta fuori della cinta daziaria delle attuali mura urbane presso porta Portese; è disposta in curva di 500 metri di raggio ed in pendenza del 2.50 per mille, ed ha la lunghezza di m. 900.

><

Ci scrivono da Milano:

La Società anonima per le ferrovie secondarie sedente in Bruxelles, concessionaria della linea di tramvia Milano-Monza-Giussano, ha sottoposto all' approvazione governativa il progetto esecutivo della linea stessa facendo in pari tempo istanza per ottenere l' autorizzazione della trazione a vapore.

La lunghezza della tramvia risulta di m. 32,300 e verrà posata su strade comunali, sulla provinciale per Monza, ed in alcune tratte su sede propria.

Ci consta che l' Ufficio del Genio civile di Milano ha già esaminato il progetto tecnico della linea e lo ritenne meritevole della superiore approvazione.

La linea di cui si parla moverà dal sobborgo di Porta Nuova a Milano e toccherà i Comuni di Greco Milanese, Niguarda, Sesto San Giovanni, Balsamo, Cinisello, Monza, Vedano al Lambro, Biassono, Macherio, Sovico, Albiate, Carate-Brianza, Verano e raggiungerà a Giussano il confine colla provincia di Como.

Oltre alla linea principale, la Società predetta metterà pure in esercizio una diramazione fra Carate e Seregno.

><

Ci scrivono da Brescia che i lavori di costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Casalmaggiore e Piadena, furono spinti in questi ultimi mesi con tanta attività che oramai poco manca alla loro ultimazione; e se l' Impresa riceverà in tempo il materiale d' armamento della strada il tronco stesso potrà essere messo in esercizio entro il primo trimestre dell' anno prossimo, ossia un'anno all' incirca prima dell' epoca fissata dal relativo contratto.

Intanto la Direzione tecnica, per guadagnare tempo ha fatto le proposte occorrenti perchè siano prese le disposizioni pell' impianto lungo il tronco di che trattasi della linea telegrafica.

><

La Camera di commercio ed arti di Trapani ha rivolto istanze al Ministero dei lavori pubblici per interessarlo a richiamare la Società della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani al suo dovere rispetto all' attuazione dell' orario proposto dal

R. Governo, non ancora accettato dalla Società, la quale mantiene tuttora un orario non rispondente affatto ai bisogni delle due provincie interessate Trapani e Palermo.

La predetta Camera lamenta ancora la insufficienza di materiale mobile che considera causa prima della opposizione che fa la Società predetta all'attuazione di un nuovo orario rispondente ai bisogni degli interessati.

><

Sappiamo che il Governo della Repubblica francese allo scopo di agevolare nell'interesse del Commercio l'accordo fra i diversi Governi in ordine alla Convenzione internazionale pei trasporti delle merci in ferrovia e giungere sollecitamente ad una conclusione nella materia, ha fatto piena adesione al progetto di Convenzione già concretato fra i rappresentanti dei diversi Governi interessati, dichiarando di non insistere oltre sulle domande pria d'ora avanzate dalle Compagnie francesi per modificazioni al progetto di Convenzione precitato.

><

Col giorno 15 novembre verrà attivato un apparato di sicurezza (sistema Saxby) al bivio Tanaro (biforcazione delle linee Alessandria-Torino ed Alessandria-Valenza).

><

Dal giorno 5 novembre p. p. i treni della linea Bologna-Firenze fanno fermata nella località detta di Corbezzi fra Pracchia e Piteccio, ed in quella di Vajoni fra Piteccio e Pistoja, in base all'orario pubblicato il 31 ottobre p. p.

><

Diamo le informazioni tecniche principali che abbiamo promesso intorno al progetto di appalto del tronco da Porto Empedocle a Siculiana, della ferrovia di 4ª categoria Castelvetrano-Porto Empedocle.

Secondo il progetto la lunghezza del tronco risulta di m. 14,500 e l'importo dei relativi lavori è preventivato in complesso di L. 1,740,000 ossia:

per lavori da appaltare	L.	1,245,500
a disposizione dell'amministrazione governativa	»	82,500
lavori e provviste esclusi dall'appalto .	»	412,000
Totale	L.	1,740,000

Il costo medio chilometrico viene quindi a risultare di L. 120,000.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 2300 di curve con raggio variabile fra m. 150 e 300; m. 4210 con raggio da 300 a 500; m. 560 con raggio superiore a m. 500 e da m. 7420 di allineamenti.

L'altimetria è costituita da m. 5050 di livellette in ascesa; da metri 3090 di livellette in discesa e da m. 6,360 di tratte orizzontali; la pendenza massima adottata è quella del 30 per mille.

La continuità delle strade ordinarie attraversate colla ferrovia sarà mantenuta mediante 21 passaggi a livello e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada saranno costruite 20 case cantoniere, delle quali 9 doppie ed 11 semplici e 4 garette.

Le stazioni progettate sono due cioè Porto Empedocle e Siculiana ed una fermata per Realmonte.

Le opere d'arte da costruire sui corsi d'acqua da incontrare colla ferrovia sono in tutto 66 così ripartite: Acquedotti di 0.80 di luce N. 12; id. di 1.00 di luce id. 20; id. di 1.50 di luce id. 10; Id. di 2.00 id. 6; id. di 2.50 id. 7; ponticelli di 3.00 id. 3; id. di 4.00 id. 1; id. di 5.00 id. 3; id. di 6.00 id. 3; ponti di 10.00 id. 1.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunziato favorevolmente sui seguenti affari:

Ricorso Macera contro la sospensione dei lavori da lui iniziati lungo la ferrovia di circonvallazione di Torino (S. F. A. I.)

Variante all'ubicazione della stazione di Gubbio nella ferrovia Arezzo-Fossato.

Piani riformati delle stazioni di Alzano, Nembro ed Albino Desenzano nella ferrovia Bergamo-Ponte delle Selve.

Progetto d'appalto del 4.o tronco Lusenzo-Chioggia nella ferrovia Adria-Chioggia.

Progetto per la costruzione del ponte sul torrente Fella lungo il primo tronco della nazionale Carnica (Udine).

Impianto di una nuova stazione al chilometro 336 + 082 sulla linea Taranto-Reggio (FF. Calabro-Sicule).

><

Il Consiglio di Stato si è pronunciato sui seguenti affari:

Riparazioni ai danni di piene del 1882 al tronco Loreo-Cavanella d'Adige della ferrovia Adria-Chioggia.

Id. id. id. nel tronco Adria-Loreo della ferrovia Adria-Chioggia.

Ferrovia Sassuolo-Mirandola — progetto di fabbricato per la fermata di Meldola.

Sistemazione del servizio ferroviario sulle calate della nuova Darsena al porto di Savona (S. F. A. I.).

Progetto di maggiori opere pel consolidamento dell'argine San Francesco al chilometro 93,900 della linea Catania-Licata (S. F. Sicule).

Fermata alla Stazione di Surbo nella linea di Bologna-Otranto (FF. Meridionali).

Progetto per la ricostruzione della pila sinistra del ponte Colajanni per il rialzamento del ponte stesso e dei suoi accessi.

Progetto di ricostruzione del ponte sul torrente Fondo sulla ferrovia Taranto-Reggio.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta dei 30 ottobre 1883, dopo avere trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Modificazione dei locali terreni e della tettoia alla Stazione di Grosseto.

2. Completamento della chiusura della Stazione di Roma.

3. Acquisto di ghiaia e pietrisco, thibet bleu, olio di lino crudo e cotto, tela d'Olona, macchine fisse e di una piccola partita di carbone in pani.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la Convenzione da stipularsi col Comune di Borgoforte pel suo concorso nelle spese d'impianto della fermata al casello 39 della linea Mantova-Modena.

Autorizzò la spesa di L. 200 per applicazione di serramenti alle aperture dei magazzeni merci nelle Stazioni della linea Cremona-Mantova.

Id. di L. 511.70 per riparazioni a carri da sterro.

Idem di L. 3,300 per il rialzo dei muri di parapetto dei viadotti di Pescia e delle Puzzole (linea Spezia-Carrara).

Autorizzò l'appalto dei lavori di ricostruzione del coperto e del pavimento del magazzino merci di Rolo-Novi.

Idem la spesa di L. 1,153.58 occorsa in più di quella approvata, per la copertura del magazzeno merci nella Stazione di Carpi.

Autorizzò la Compagnia generale dei tramways piemontesi ad incominciare i lavori di attraversamento del tramvia Moretta-Saluzzo, colla ferrovia Savigliano-Saluzzo.

Dobbiamo registrare con vivo dolore la morte del **cav. Federico Vulten**, avvenuta nella notte del 2 corrente in Rivoli, presso Torino.

Il nostro Giornale, che l'ebbe fino dal suo nascere fra i suoi più solerti e costanti collaboratori, ne piange amaramente la perdita.

Dotato di ingegno non comune e di molta erudizione letteraria, scrittore elegante, aveva consacrato tutta la sua vita al lavoro ed alla famiglia.

Oppresso da un male latente, che da parecchio tempo lo travagliava, erasi da pochi mesi ritirato in Rivoli, sperando di trovare, nel riposo e nell'aria pura di quei luoghi, un balsamo alle sue sofferenze. Pur troppo trovò invece la sua fine a soli 61 anni.

Povero Federico! Possano essere di conforto alla desolata vedova ed ai figli le nostre condoglianze, e la memoria che serberemo imperitura dell'egregio amico nostro.

G. P.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — L'appalto del 31 ottobre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra le stazioni di Sante Marie inclusiva e quella di Celano, dell'importo ridotto a L. 1,797,446.05, alla Prefettura di Aquila andò deserto e al Ministero dei lavori pubblici offrì il ribasso di L. 0.51 0[0 la signora vedova Magnani di Napoli. Essa doveva essere dichiarata definitivamente deliberataria, ma si sospese ogni deliberazione per un errore incorso.

— L'appalto del giorno stesso per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra la stazione di Celano inclusiva sino oltre Collarmele, dell'importo ridotto a L. 1,807,099 80, alla Prefettura di Aquila andò deserto, e al Ministero dei lavori pubblici offrì il ribasso di L. 12.80 0[0 il sig. Raffaele Robecchi, cui rimase definitivamente aggiudicato.

Ferrovie complementari. — Il 22 novembre presso il ministero dei lavori pubblici si addiverrà allo incanto per la fornitura dei seguenti materiali destinati all'armamento delle ferrovie complementari, da appaltarsi in tre lotti distinti:

Primo lotto. — Rotaie d'acciaio Bessemer, 3° tipo economico tonnellate 1,185,246. Importo L. 272,606,58; deposito provvisorio L. 13,650; definitivo L. 27,300.

Secondo lotto. — Stecche corniere in ferro quint. 674,000 piastre d'appoggio in ferro quint. 324,000; importo L. 31,936 deposito provvisorio L. 1,600; definitivo L. 3.200.

Terzo lotto. — Chiavarde con rosette quintali 109,000; importo L. 14,350; deposito provvisorio L. 800; definitivo L. 1,500.

La consegna dovrà farsi parte quattro mesi dopo la data del contratto, e parte alla fine di maggio 1884.

I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento

Ferrovia Aquila-Terni. — Passando da Aquila nel suo viaggio di ritorno dall'inaugurazione della ferrovia Aquila-Terni, il ministro Genala diede lettura alle rappresentanze cittadine del seguente telegramma ricevuto da S. M. il Re:

« Le sono riconoscentissimo per i sentimenti di devozione, di fedeltà e di affetto che Ella mi esprime a nome del sindaco di Aquila e dell'intera popolazione degli Abruzzi inaugurandosi la ferrovia Aquila-Terni.

« Sono tanto più sensibile a questa cortese manifestazione, inquantochè essa si collega ad un fatto che, mentre torna a grande onore per gli studii e l'industria nazionale non può a meno di esercitare la più benefica influenza sulla prosperità del paese, ed in special modo su quella di coteste patriotiche contrade.

« Le porgo i miei maggiori ringraziamenti, dei quali La prego a voler essere interprete verso tutti.

« UMBERTO. »

— Il Comune di Contigliano Sabina, a suffragio unanime ha proclamato suo cittadino benemerito l'ingegnere signor Emilio Mantegazza, capo-sezione delle Ferrovie Meridionali, quale autore ed esecutore della strada ferrata Terni-Contigliano-Rieti. — Ce ne rallegriamo coll'egregio ingegnere.

Ferrovie venete. — Il Consiglio comunale di Venezia nella seduta del 31 ottobre si è nuovamente pronunciato sulla questione ferroviaria, ed ha ammesso con 35 voti favorevoli contro due contrarii ed un'astensione, la proposta della giunta e della Commissione ferroviaria di presentare a S. M. il Re ed ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici un nuovo memoriale a maggiore spiegazione difesa e sviluppo dei concetti e delle ragioni già svolte nei ricorsi del 10 e del 28 agosto al prefetto di Venezia ed al ministro dell'interno contro il decreto prefettizio che ammette una parte delle decisioni provinciali ed esclude quelle relative alla linea Mestre-Piove-Adria.

Il Consiglio comunale spera, nella peggiore ipotesi, che il Governo approvi quel decreto limitante l'onere per le linee Portogruaro-Casarsa-Gemona, Portogruaro-Latisana.

La Succursale dei Giovi. — Scrive il *Movimento*: I lavori del primo tronco assunti dall'impresa Cesaroni e Almagià procedono alacremente.

Molte sono le opere d'arte necessarie in questo primo tronco e fra l'altre sono specialmente da annoverarsi due grandiosi viadotti, uno a Romairone, nel luogo detto la *Giacca*, e l'altro sul torrente Verde a Campomorone.

Il viadotto di Romairone è composto di nove arcate poste ad una altezza veramente considerevole, e basti il dire che una delle pile che sorreggono s'alza dal letto del torrente di metri 32.52.

L'escavazione dei fondamenti delle pile è già cominciata.

Ferrovia Gravellona-confine svizzero. — Leggiamo nel *Corriere del Verbano:*

Nei primi giorni di novembre si diede principio agli studi della linea di ferrovia Gravellona-Intra-Cannobio-confine italo-svizzero di Brissago.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha rinnovato per nuove informazioni e per il parere della Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia, l'acquisto del fabbricato delle installazioni meccaniche della costrutta galleria Laveno-Caldè.

Ha pure approvato le fermate nelle stazioni Bregano, Travedona e Sangiano.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà Casale — Nella seduta del 24 scorso ottobre il Consiglio Provinciale di Alessandria votò un sussidio annuo di L. 150 al chilometro per 30 anni, da pagarsi direttamente alla Società belga per la costruzione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il sig. Cochery, ministro delle poste e telegrafi in Francia, si è recato a visitare i lavori del porto di Boulogne per vedere quando potrà stabilirsi una linea diretta postale fra Folkestone e Boulogne in sostituzione di quella fra Calais e Dover che fa ora il servizio fra la Francia e l'Inghilterra.

Negli ultimi mesi si è lavorato attivamente per migliorare il porto di Boulogne; è stato tolto l'esteso banco di sabbia che si trovava all'ingresso del porto, ed ora una

nave che peschi da 8 a 10 piedi di acqua può entrare od uscire dal porto anche a marea bassa.

Venendo stabilita la nuova linea, l'arrivo della posta sarebbe accelerato, poichè risparmiando le navi il viaggio che ora fanno da Folkestone a Dover e da Calais a Boulogne, il viaggio fra Londra e Parigi sarebbe abbreviato di un'ora buona.

— La Commissione senatoriale, incaricata di esaminare le Convenzioni colle Compagnie ferroviarie, si mostra ad esse favorevole.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia della ferrovia d'Orléans ad aprire all' esercizio, a partire dal 29 ottobre u. s., la parte della linea da Romorantin a Blois, compresa fra Romorantin e Vineuil-San Claudio. Tale sezione ha una lunghezza di km. 39 e m. 395.

Ferrovie inglesi. — In un'adunanza tenuta a Farnham da diversi proprietarii, fu esaminato il progetto di una nuova ferrovia destinata a mettere in comunicazione ferroviaria diretta Aldershot e Farnham con Portsmouth, la costa meridionale dell' Inghilterra e l' isola di Wight. La linea sarebbe lunga circa dieci miglia inglesi con Stazioni a Wrecclesham, Kingsley e Selborne. La linea proposta abbrevierà la distanza fra Aldershot e Portsmouth di circa 14 miglia, fatto importante, specialmente dal punto di vista militare.

Il progetto fu approvato ad unanimità.

— Si tratta pure di fare una nuova ferrovia fra Blackpool e Preston, in continuazione della ferrovia West Lancashire da Southport a Preston. Il progetto per la nuova linea è già pronto.

Ferrovie turche. — Ecco, secondo la *Neue Freie Presse*, le proposte che formano in questo momento l' oggetto dei negoziati fra il Governo ottomano e la Compagnia per l'esercizio delle ferrovie della Turchia europea.

La Società s'incarica di costruire e di esercitare le linee di raccordo, situate sul territorio ottomano, come sono determinate dall'art. 3 della Convenzione internazionale, sottoscritta il 9 maggio 1883 a Vienna. I piani saranno elaborati dalla Compagnia, a spese del Governo imperiale, fra tre mesi dalla data della firma delle nuove Convenzioni, e saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici. I ponti saranno fatti in ferro o in muratura. I lavori saranno compiuti entro tre anni dalla data della consegna dei terreni, che verranno forniti gratuitamente dal Governo imperiale. Le spese di costruzione sono fissate a 200,000 fr. per chilometro, prezzo massimo. La Compagnia si assume di anticipare questa somma al Governo imperiale, a misura del progresso dei lavori. Le economie fatte a questo riguardo produrranno l' interesse del 6 0[0 all'anno, oltre all'annualità d'ammortamento da determinarsi. La Compagnia si rifarà colle sue economie, cogli interessi e coll'ammortamento, per via di compensazione, per mezzo d'una quota parte nei prodotti devoluti al Governo imperiale.

Per contro, onde indennizzarsi delle spese di esercizio, la Compagnia preleverà una somma di fr. 7,000 per anno e chilometro a partire dal 1° gennaio che seguirà l' apertura delle linee di raccordo. Degli introiti lordi che superano, in media, fr. 7,000 per chilometro ed anno, 50 0[0 apparterranno alla Società per coprire le spese di esercizio; gli altri 50 0[0 formano il prodotto netto. Tre quarti di questi introiti andranno al Governo imperiale, e l' altro quarto alla Compagnia. A partire dal 1° gennaio, che seguirà l'apertura delle linee di raccordo, la Compagnia garantirà che la quota parte di tre quarti sugli introiti netti darà al Governo una somma minima di fr. 1,500 per chilometro ed anno. La Società verserà questo ammontare al Tesoro, oppure, se ne è il caso, lo compenserà fino alla concorrenza dell'avanzo precitato, come pure degl'interessi e dell'annualità d'ammortamento. A partire dalla sottoscrizione definitiva delle Convenzioni, fino al 1° gennaio, che seguirà l'apertura all'esercizio delle linee di raccordo, il Governo imperiale parteciperà egualmente agli introiti dei raccordi. A tale effetto la Società depositerà al Tesoro, per tutta la durata di questo periodo, una somma di franchi 3,000,000, pagabile al momento della ratifica definitiva delle Convenzioni. Le questioni attualmente in litigio saranno appianate per mezzo d'un compenso *á forfait* da fissarsi con convenzione. Gli altri particolari e punti secondarii saranno regolati fra il Ministro dei lavori pubblici e il sig. Kühlman rappresentante della Società.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Leggiamo nell'*Eco d'Italia*:

Mr. Windom, l'ex-Segretario del Tesoro, trovasi attualmente in Londra tentando di accumular capitali onde mandare ad effetto la progettata ferrovia sotterranea di Broadway (l'enorme arteria principale di Nuova York). Se si potrà arrivare a tanto, bisognerà proprio confessare che l'America è il paese delle meraviglie.

La ferrovia sotterranea di Broadway sarà, non v'è dubbio, una delle maggiori imprese di utilità pubblica, che sieno state compiute in New York. Il disegno presentato è di fare un'altra strada sotto l'attuale di Broadway, e che si estendesse fino ai fabbricati laterali della via illuminandola nei giorno mediante una specie di riflessione a gaz e nella notte colla luce elettrica.

La parte centrale della via sotterranea verrebbe occupata dai binari laddove correrebbero i treni non soltanto della città, ma da ogni parte degli Stati Uniti; così il viaggiatore da San Francisco e St Paul non comprerebbe solamente il suo biglietto fino a New York, ma bensì fino all'Hôtel dove intenderebbe fermarsi.

Tramvia elettrica. — Il 27 ottobre ebbe luogo un esperimento di trazione elettrica sulla rete delle tramvie di Bruxelles. L'esperimento ebbe esito felicissimo: la vettura di prova ha potuto essere fermata rapidamente e senza urti; le partenze nulla lasciarono a desiderare. La vettura, che conteneva una quarantina di persone, ha oltrepassato le più forti curve e salì pendii abbastanza ripidi con una notevole facilità.

La velocità venne regolata a capriccio del conduttore, e la vettura, con esemplare docilità, fece tutto quanto le si volle far eseguire

La forza motrice è data da accumulatori che trasmettono il movimento agli assali per mezzo d'un sistema semplicissimo: un asse centrale mosso da due puleggie che comunicano coi poli positivo e negativo; un albero di trasmissione legato agli assali da semplici catene.

Il principio dell'accumulatore è conosciuto.

Per costrurlo si prendono due lastre di piombo; la lastra positiva è intonacata di minio, quella negativa di letargirio; le due lastre vengono quindi immerse in un liquido acidulato al decimo e dopo si fa passare una corrente.

L'acqua si scompone in ossigeno ed idrogeno; l'ossigeno si trasporta sulla lastra positiva ed il minio diventa pirossidato di piombo; l'idrogeno si trasporta sulla lastra negativa e prende dell'ossigeno al letargirio per rifare dell'acqua. A questo punto l'accumulatore è carico ed è una vera pila; appena le due lastre verranno riunite per mezzo d'un filo conduttore, si produrrà, in senso inverso, l'operazione sopra indicata. Il pirossidato della lastra positiva restituirà il suo ossigeno che andrà verso il piombo ridotto della lastra negativa e la corrente elettrica sarà stabilita.

La forza elettrica data da un accumulatore è uguale alla metà del totale della forza da esso contenuta Per esempio: una vettura di tramvia che contenga 60 accumulatori e che sia caricata a 40 cavalli avrà una forza di 20 cavalli.

Una vettura carica di 30 persone spenderà all' ora una forza di 3 cavalli. La velocità può raggiungere i 15 chilometri all'ora, ma in città non si potrà mai oltrepassare i 10 chilometri.

Sulla questione finanziaria dell' impresa non si hanno peranco dati precisi; si crede però siavi un notevole risparmio sulla trazione a cavalli.

Le persone competenti hanno ritenuto risolta la questione.

Per il viaggiatore la vettura elettrica è comoda quanto le altre. Gli accumulatori sono posti sotto le panche La vettura è illuminata a luce elettrica e nel correre fa un po' più rumore delle altre.

Attentato ferroviario a Londra. — Dal *Times* riassumiamo la relazione sull'attentato avvenuto la sera del 30 ottobre sulla ferrovia sotterranea di quella città.

Alle 7.51 della sera del 30 ottobre il treno che lasciava Bread Street diretto per Edware Road è stato fatto segno a un criminoso attentato.

Il guardiano dell'ultima carrozza, sporgendosi per osservare i segnali, vide una fiamma bianca e subito dopo una esplosione la cui forza gettollo giù dalla finestra.

Gli sportelli e i vetri dei tre ultimi vagoni volarono in mille frantumi.

Il treno continuò a correre, finchè il macchinista, avvisato del disastro, fermò il treno per verificare i danni.

Vi erano 5 persone gravemente ferite e 30 leggermente.

A terra trovossi scavata come da vanga una fossa trasversalmente alla via ferrata. Anche il telegrafo era rotto.

Poco dopo si udirono altre esplosioni fra Charing Cross e Westminster Stations. Qui molta gente aspettava il treno proveniente da Charing. Grande spavento. Vi furono tre feriti.

Anche il treno proveniente da Mansion House ebbe le lampade spente ed alcuni danni. I viaggiatori allarmati in un modo indescrivibile gridavano; le donne svennero. Lo spavento era accresciuto dall'oscurità sotterranea e il rumore delle locomotive produceva nuovo spavento.

Dapprima credettesi a uno scoppio del gaz: ora dubitasi che lo scoppio sia criminoso e provocato da dinamite.

Le Autorità e molti *policemens* sono sul luogo: procedesi a un'inchiesta.

Notizie Diverse

Il nuovo palazzo del Ministero d' agricoltura. — La *Rassegna* scrive:

È stata stipulata tra il Ministero di agricoltura ed il signor Spithöver una convenzione mediante la quale quest' ultimo cede un'area di terreno di sua proprietà prossima alla stazione sperimentale ed al museo agrario alla Vittoria, in via Venti Settembre. Quanto prima il Ministero proporrà il disegno e la spesa occorrente per la costruzione in quella località del nuovo palazzo pel Ministero di agricoltura, che sorgerà tra il Ministero della guerra ed il Ministero delle finanze.

Ponte ferroviario sul Danubio in Rumenia — A suo tempo abbiamo pubblicato le condizioni del concorso per la costruzione di detto ponte. I concorrenti furono 9 impresari: 4 francesi; 2 tedeschi; 1 tedesco in compagnia d'un austriaco; 1 belga e 1 svizzero in compagnia d'un francese. La causa per la quale sì pochi impresari tennero l'invito del ministero rumeno è da cercarsi nel fatto che i concorrenti dovevano compiere a proprie spese gli studi speciali sul luogo in cui il ponte s'erigerà.

Anche tutti i concorrenti presentarono due progetti: l'uno per un ponte tanto elevato sul livello più alto del fiume che vi possano passar sotto le navi coll'alberatura e l'altro con un ponticino girevole nel mezzo del ponte per lasciar passare le navi.

Per il ponte elevato 3 dei concorrenti proponevano archi da 200 a 207 metri di larghezza ciascheduno; 2 proponevano pilastri con volte da 127 a 165 metri di larghezza ciascheduna e 3 proponevano pilastri con disopra travi diritte ogni 100 a 125 metri. I pilastri erano immaginati di ferro e ficcati nel suolo pneumaticamente da 18 a 25 metri; uno solo dei concorrenti li voleva costruire di legno da ficcarsi nel suolo 31 metri.

Le spese prevedute di costruzione variavano da 18 a 25 milioni di lire.

Il giurì che doveva decidere del concorso era composto di 3 alti impiegati rumeni, i signori Frunza, Franceanu e Olanescu tutt'e tre ispettori generali; del professore Winkler di Berlino e del prof. Collignon di Parigi, ispettore della scuola *des ponts et chaussées*. Dopo 3 settimane di accurato studio dei disegni, il giurì propose al ministero rumeno:

1° Di non acconsentire a nessuno dei concorrenti il primo premio di 40,000 lire, ammesso che non era da raccomandarsi per la costruzione alcuno dei disegni;

2° Di concedere il secondo premio (30,000 lire) alla Casa Société des constructions des Batignolles (Gouin e Compagnia);

3° Di concedere il terzo premio (20,000 lire) alla Casa Klein Segmall e Garner di Vienna in compagnia alla Ditta Gutehoffnungshutte di Oberhausen;

4° Di acquistare i disegni del sig. Philipp Holsmann di Francoforte sul Meno e della Casa Fires a Lille in compagnia della Casa svizzera Rothlisberger e Simons.

Il Ministero rumeno accolse nel senso affermativo queste proposte e pubblica nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno la notizia di un nuovo concorso da aprirsi fra breve.

Il ponte Firth e Forth. — Il grandioso ponte sopra Firth e Forth, braccio di mare presso Edimburgo, è pressochè compiuto.

Questo ponte è sostenuto nel mezzo da due piloni con un arco della lunghezza di un terzo di miglio, e da 10 altri piloni a distanze più brevi. Ognuno dei due piloni principali ha forma cilindrica, è di granito, ed ha alla base un diametro di 60 piedi. La parte superiore del ponte è formata di canne di acciaio della grossezza di 1/2 a 1 1/4 pollice e del diametro da 5 a 12 piedi. Circa 45 mila tonnellate di acciaio vi furono impiegate fino ad ora, ogni lavoro venne eseguito sul luogo stesso, epperò furono colà impiantate le vaste officine fornite di 50 macchine a vapore. L'intero materiale adoperato per questo ponte richiederebbe 14 mila grandi treni ferroviarii merci per essere trasportato.

Consolazioni telegrafiche. — Un bel telegramma, da parte della Ditta Casareto di F.sco di Genova annunziava, il 2 corr. al sig. Giuseppe Vescovini di Parma, che, nel sorteggio delle Obbligazioni del prestito a premi della città di Genova 1869, il primo premio in L. 80,000, era toccato, proprio in quel giorno, ad una cartella segnata N. 56,463, da lui comperata presso gli stessi Fratelli Casareto.

L'usanza di annunziare queste vincite agli interessati è, si può dire, provvidenziale. Ognuno sa infatti che nelle varie città che bandirono prestiti a premi giacciono inesatte da molti anni grosse vincite, ed una, fra l'altre, a Milano di lire 100,000. I Fratelli Casareto non vogliono che i loro clienti siano vittime di simili distrazioni, e li avvisano, senz'altro, telegraficamente, quando le loro cartelle guadagnano un premio. Basti dire che nel corso dell'anno fecero tante di queste partecipazioni telegrafiche per un complesso di 700,000 fr. di vincite.

Sappiamo inoltre che la stessa Ditta Casareto annunzierà ufficialmente in tutta Italia le più grosse vincite risultanti nell'estrazione della Lotteria di Verona, che, come è noto, tien già depositato l'ammontare di due milioni e mezzo per premi, presso quella civica Cassa di risparmio.

Cosicchè prima che l'anno si chiuda, i Fratelli Casareto potranno ben dire d'aver dato un cospicuo numero di consolazioni telegrafiche.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii nella scorsa settimana non fecero parlare di sè, come se non esistessero, fatta eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali. Ma anch'esse (che pure ebbero l'avvenimento dell'opera testè compiuta della linea importantissima che congiunge Roma agli Abruzzi, opera che accresce di tanto la potenza della Società) si tennero fredde e da 510 chiusero a 508.50.

CONVOCAZIONI

Banca popolare di Montepulciano — Il 18 novembre assemblea generale in Montepulciano, sede sociale,

per: trasformazione della Banca popolare di Montepulciano in Società anonima cooperativa di credito; discussione del relativo statuto; comunicazioni diverse.

Società anonima linificio e canapificio nazionale — Assemblea generale il 29 novembre in Milano, sede sociale, per: relazione del Consiglio amministrativo e rapporto dei sindaci; approvazione del bilancio; nomina di 4 consiglieri d'amministrazione, di 3 sindaci effettivi e di 2 supplenti; comunicazioni eventuali.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Roma (15 novembre). — Manutenzione della strada provinciale Casilina, tronco secondo, della strada provinciale Ariana alla traversa di Ferentino, per un sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1889. Importo annuo L. 16,931.88. Dep. provv. L. 800; def. il decimo.

Municipio di Paternò (15 novembre). — Lavori per il nuovo cimitero. Imp. L. 37,954. Dep. L. 1500. Fat. 25 nov.

Prefettura di Roma (16 novembre). — Manutenzione della strada provinciale Flaminia Viterbese dalla Colonnetta di Nepi sulla nazionale Cassia, alla metà del ponte Felice sul Tevere, per il sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1889. Imp. annuo L. 7,124.52. Dep. provv. L. 500; def. eguale al decimo del canone annuo.

— *Idem* (17 novembre). — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco I da porta Cavalleggeri al miglio 23 presso Palo, per 5 anni, dal 1.o gennaio 1834 al 31 dicembre 1888. Imp. annuo L. 25,328.17. Dep. provv. L. 1100; defin. eguale al decimo del canone annuo.

Prefettura di Ravenna (17 novembre). — Quinquennale manutenzione della strada provinciale Ravegnana, dal 1.o gennaio 1884 a tutto il 1888. Imp. annuo L. 12,624.05. Dep. provv. L. 1000; def. eguale al decimo. Fat. 1.o dicembre.

Municipio di Perugia (18 novembre). — Costruzione del ponte viadotto sul Cesano e relativa strada di raccordamento con la provinciale, deviazione della strada provinciale Pergolese sull'obbligatoria per Arcevia sotto il Casino Arseni, e deviazione dell'altra strada provinciale Cagliese sulla provinciale Pergolese presso l'Ospedale di Pergola. Lavori da compiersi entro 2 anni. Imp. L. 129,221.20. Dep. provv. L. 3000; def. L. 12,922.12. Fat. 4 dicembre.

Direzione straordinaria in Taranto pei lavori della Regia Marina (20 novembre). — Lavori murari e di terra occorrenti alla costruzione delle spalle di un ponte girevole e dei muri di sponda per un canale navigabile fra la rada e il mare piccolo di Taranto. Imp. L. 550,000. Fat. a giorni 15.

Deliberazioni provvisorie.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (29 ottobre). — L'appalto per la costruzione del primo tronco della strada di serie, da Platì a S. Cristina, compreso fra Platì ed il piano di Zilostro, lungo m. 14,822, dell'importo di L. 486.000 al Ministero andò deserto, ed alla Prefettura furonvi due offerte, la migliore delle quali di L. 17.25 per cento del sig. Rescigno Michele domiciliato a Reggio Calabria che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (3 novembre). — L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 23, da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra la Sella Rizzari presso Guardavalle e l'innesto colla strada nazionale n. 62, in contrada Gatticello, dell'importo ridotto a L. 355,711.25, al Ministero andò deserto ed alla Prefettura vi furono tre offerte, la migliore delle quali di L. 7.25 0/0 dal sig. Paolo Vinci di Catanzaro, cui rimase provvisoriamente deliberato.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

42ª SETTIMANA. — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,611.29	550,764.50	341.82
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.00	537,008.90	339.88
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 31.29	— 13,755.60	+ 1.94
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,598.36	20,461,062.48	12,801.29
Introiti corrisp. nel 1882	1.543.35	19,457,622.63	12,607.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 55.01	+ 1,003,439.85	+ 193.90
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,377.—	298,683.61	216.91
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	319,499.30	238 79
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	— 20,815.69	— 21.88
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,355.32	9,790,176.74	7,223.52
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	9,499,910.95	7,100.08
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 17,32	+ 290,265.79	+ 123.44

Il 21 ottobre 1883 venne aperto il tronco Casacalenda-Campobasso di km. 37.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1883
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44.983,43	17,403.27	11,736,34
Piccola Velocità	8,385,17	356,32	6,030,10
Totali . . .	53,373,60	17,759 59	17,766,74

Strade Ferrate Romane

35ª SETTIMANA — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1883
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	681,674.62	21,081.87
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	640,215.51	19,799.92
Differenza (in più . . .	»	41,459.11	1,281.95
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 sett.bre 1883.	1,686,000	22,728,498.32	20,083.52
Periodo corr. 1882	1,682 712	21,057,656.34	18,643.47
Aumento	3,288	1,670,841.98	1,440.05
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,013.66	701 95	9.251.23
Merci a piccola vel.	9.907.07	53,751.66	3,9 0.29	67.628 91
Introiti diversi . . .	459.02	927.15	459 40	1,845.83
Totale . . .	20,253 36	97,091.61	10,020 20	127,361.77

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni, del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 31 *Luglio* 1882.

Locomotive . . . . N. 11,975
Carrozze e carri . . » 51,673

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Roma, via 4 Fontane, 159 / Torino, via Carlo Alb. 31
FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes, 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

SOCIETA' ANONIMA
AVENTE SEDE
IN BERGAMO

PREMIATA
con 14 Medaglie alle principali Esposizioni Nazionali ed Estere

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull'Oglio, Vittorio e Narni presso Roma

CAPITALE SOCIALE
L. 2,500,000
con L. 1,500,000
di versato

PROSPETTO DEL CONSUMO.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000
		1882	655,000

Marca di

Fabbrica

PREZZI DI VENDITA.

Cemento lenta presa L. 1.80 al quint. Staz. Bergamo
» rapida » » 3.00 » » »
» » q. s. » 4.00 » » »
Calce idr. di Palazzolo » 2.50 » » Palazzolo
Cemento Portland . » 5.00 » » »
» » q. s. » 7.00 » » »
Calce di Vittorio . . » 1.25 » » Vittorio
Cemento » . . » 3.10 » » »
Calce dolce di Narni » 2.20 » » Narni

Ribassi per grandi forniture.

Rivolgersi alla Direzione della Società in BERGAMO od agli Incaricati locali ove sono stabiliti.

Avviso importante.

Alcuni fabbricanti di qui per accreditare i loro prodotti li spediscono entro sacchi coll'iscrizione Società Italiana *e qualificano anche taluno di essi, sotto il nome di* Calce Idraulica di Palazzolo od uso Palazzolo. — *Ad eliminare il pericolo che tanto le Direzioni dei lavori, quanto le Imprese, ed in genere i consumatori di materiali idraulici, abbiano a rimanere ingannati da tali indicazioni, questa Società si fa dovere di ricordare che i prodotti di sua fabbricazione, vengono spediti in sacchi aventi al legaccio un timbro in piombo, colla marca di fabbrica approvata dal Governo e debitamente depositata per gli effetti di Legge, ovvero in barili con etichetta portante la Ditta Sociale e la marca stessa; senza i quali contrassegni i consumatori non possono essere garantiti di acquistare materiali provenienti dagli Stabilimenti della Società Italiana.*

Avvertesi inoltre che la Calce Idraulica di Palazzolo viene esclusivamente prodotta da questa Società.

Bergamo Marzo 1883. LA DIREZIONE.

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA
BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *74 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati.

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM'ORDINE
Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,
Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

DINAMITE

SI RENDE NOTO
ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.
CHE LA SOCIETÀ
CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI
STABILITA A
CENGIO (Circondario di Savona)
è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti, capsule e miccie**, le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

DINAMITE

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI — Mercoledì 14 Novembre 1883. — Num. 46

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA NAPOLI-POZZUOLI-CUMA

La *Gazzetta Ufficiale* del 29 ottobre u. s. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 2 ottobre 1883, controfirmato dai ministri Genala, Magliani e Savelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 30 settembre 1883, tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, ed il sig. comm. Domenico Gallotti ed avv. Pietro Carini, in rappresentanza della Società delle Ferrovie Napoletane, per la concessione alla medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica da Napoli per Pozzuoli a Cuma.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Napoli per Pozzuoli e Cuma* (*chilometri* 18,788).

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Francesco Genala, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e i signori commendatore Domenico Gallotti e l'avvocato signor Pietro Carini, in rappresentanza della Società delle ferrovie napoletane, giusta l'estratto della deliberazione consigliare di detta Società in data 31 agosto 1883, confermata dal signor Vici Scipione, notaro, esercente nel distretto notarile di Roma

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società delle ferrovie napoletane la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Napoli per Pozzuoli a Cuma che la detta Società si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dagli articoli 12 delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato.

Art. 2. Lo Stato accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di L. 1,000 a chilometro e per la durata di anni 35, decorrendi dall'apertura all'esercizio regolarmente autorizzato della linea medesima.

Art. 3. Emanato il Decreto Reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, depositare una cauzione di lire 4,000 di rendita 5 per cento in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale, di cui al seguente articolo.

Art. 4. In conto del deposito previsto dall'articolo precedente ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito preliminare di lire 2,000 di rendita in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 4, rilasciata in data 25 maggio 1883 dalla Tesoreria di Roma.

Art. 5. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'articolo 3, s'intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, e il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 6. Il concessionario per gli effetti della presente Convenzione elegge il suo domicilio legale in Roma, via dell'Umiltà, n. 49.

Art. 7. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale

Fatta a Roma, quest'oggi, 30 del mese di settembre dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici F. Genala.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. Magliani.
I rappresentanti la Società delle ferrovie napoletane
Domenico Gallotti — Pietro Carini.
Gianatti Giovan Vincenzo, *testimonio*.
Novello Felice, *testimonio*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Napoli per Pozzuoli e Cuma, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere E. Dini del 25 aprile 1882, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 5 agosto 1882, n. 1961.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di tre anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, ed incorrerà nella perdita della cauzione definitiva.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 4° delle ferrovie economiche, rimanendo in facoltà del concessionario di eseguire la linea a sezione ordinaria, adottando il tipo numero 2, senza aumento di sussidio da parte del Governo.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto dopo seguita l'approvazione verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Napoli (Montesanto) Corso Vittorio Emanuele, Fuorigrotta, Bagnoli, Manzella-Patanica, Pozzuoli, Baja-Cuma, Fusare, Monte di Procida e Torre Gavata.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc, cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle Stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

L'ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(*Continuazione. — Vedi numero 45*).

Prima di chiudere questo capitolo sulle macchine a vapore diremo di alcuni particolari esposti che tendono a migliorarne le condizioni.

Il primo di questi è il regolatore ad espansione variabile di *Ulmann*, fabbricante già altra volta nominato nelle presenti note.

Questo regolatore ha per oggetto di dotare, con poca spesa, le macchine a vapore dei tipi vecchi, di un apparecchio che le renda atte a servire come le ordinarie macchine a valvole.

L'apparecchio consta di un regolatore a forza centrifuga applicato alla parte superiore della nuova valvola d'ammissione del vapore nella camera di distribuzione della macchina. La valvola è cilindrica ed equilibrata; nella sua parte inferiore è applicato un gambo sotto forma di piccolo stantuffo sotto il quale giunge il vapore, ad ogni colpo di stantuffo della macchina. Con ciò la valvola viene sollevata completamente e resta più o meno in questa posizione, a seconda che il vapore trovasi più o meno in contatto collo stantuffo. Per stabilire la comunicazione fra il cilindro della macchina ed il piccolo stantuffo sotto la valvola equilibrata vi ha un piccolo meccanismo comandato direttamente da una leva connessa a snodo coll'asta del cassetto di distribuzione. La leva naturalmente riceve un moto di và e vieni e lo trasmette alla sua volta a due altre leve a molla disposte come le punte di una forchetta, e che abbracciano a scorrimento un pezzo orizzontale attaccato ad una leva ad angolo di cui il lato superiore è fatto a corsoio e vi scorre il perno d'attacco con un'asta comandata dal regolatore. Nel moto di va e vieni, si produce pure un moto rotatorio di un'asse orizzontale, quando le leve a forchetta spingono colle loro

tacche il pezzo attaccato alla leva ad angolo suindicata; con ciò apresi o chiudesi un' apertura che smaschera o copre la parte inferiore dello stantuffo attaccato alla valvola equilibrata, e quindi aumenta od intercetta il vapore a piena pressione che vi giunge per apposito canale. Aprendosi l'orificio sotto al piccolo stantuffo, il vapore penetra e fa sollevare completamente la valvola: col chiudersi dell'orificio la pressione sotto lo stantuffo cessa, e la valvola ricade sulla sua sede.

Le estremità delle leve a forchetta, se sono più lontane dal pezzo attacato alla leva ad angolo comandata dal regolatore, è segno che il regolatore cammina troppo veloce e che le sfere si sono sollevate. Allora l'apertura d'ammissione del vapore sotto il piccolo stantuffo succede per un brevissimo tempo, perchè le tacche che trovansi alla estremità delle leve non costringono a far muovere l'asta attaccata alla leva ad angolo, se non verso la fine della corsa dell'asta che comanda il cassetto. Quindi la valvola equilibrata avrà un periodo più corto d'ammissione, il che diminuisce la velocità. L'inverso succede quando le estremità delle due leve suindicate trovansi più vicine al lato della leva comandata dal regolatore, perchè in allora l'apertura d'ammissione sotto il piccolo cilindro si farà per un tempo maggiore, e quindi maggiore sarà l'ammissione permessa dalla valvola equilibrata.

Le estremità a forchetta, nella parte colla tacca che si trova in contatto col pezzo unito alla leva ad angolo, sono in acciaio per diminuire il consumo.

La regolarità che si ottiene con questo genere di distribuzione è notevole, come pure è abbastanza importante l'economia di vapore che esso può produrre, sempre però a petto di una macchina di vecchio tipo con *distribuzione a cassetto*.

Un'altro dettaglio degno di menzione si è quello esposto dalla stessa Ditta Ulmann e che tende ad ottenere la condensazione senza ricorrere ai mezzi abbastanza costosi dei quali ordinariamente si fa uso per tale scopo.

In un recipiente posto ad un'altezza di almeno 5 metri dalla macchina, si fa pervenire dell'acqua o da una condotta, o per mezzo di una pompa. Il recipiente è munito di un tubo d'ammissione e di un tubo di scarica. Dal fondo del recipiente parte un tubo che finisce ad una valvola di chiusura comandata da un volantino. Dopo questa valvola vi ha un'altro pezzo di tubo che va fino ad uno speciale apparecchio. L'acqua poi cola in un tubo di scarica I diametri dei tubi sono stabiliti a seconda della forza sviluppata dalla macchina e della quantità d'acqua consumata. Il tubo che finisce alla valvola di chiusura deve essere perfettamente diritto e verticale. Vi ha poi una valvola di ritorno dell'acqua allo scopo d'evitare che l'acqua per una circostanza qualunque possa introdursi nel cilindro. Tal valvola è assolutamente necessaria quando per le condiz.oni locali si fosse costretti ad applicare l'apparecchio ad un'altezza maggiore che quella del cilindro. Accanto a questa valvola si mette un tubo chiudibile con un robinetto; questo tubo serve a permettere che si utilizzi il vapore di scarica, quando non lo si vuol condensare. In tal caso si deve aprire il robinetto e chiudere la valvola; occorrerà inoltre aprire un robinetto d'aria speciale.

L'apparecchio non altro è che un tubo nella cui parte superiore sonvi due coni concentrici pei quali passa l'acqua. All'altezza del secondo cono trovasi un tubo orizzontale che sbocca in quello verticale e dal quale passa il vapore di scarica.

Il vapore in contatto dell'acqua viene condensato, producendo un vuoto quasi completo.

La quantità d'acqua occorrente è di 25 a 30 volte in peso quello del vapore da condensarsi.

L'apparecchio funzionava benissimo all'Esposizione, e se si ha da credere a quel che dice l'inventore, con esso si può garantire un'economia di combustibili del 30 0[0.

Tuttochè si debba andar cauti nell'ammettere questi risultati fino a che esperienze rigorose li abbiano confermati, pure è certo che esaminando l'apparecchio, esso presenta dei vantaggi e sopratutto quello della semplicità e di non abbisognare di alcuna cura eccetto che proteggerlo dal fango o dalle incrostazioni.

Resterebbe pur a vedersi se, quando non si abbia acqua condotta ed occorra pomparla per condurla al serbatoio, la spesa per la pompatura non assorba una considerevole quantità dell'economia che si potrebbe avere dall'apparecchio in se.

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Della lavorazione a cottimo e dei rapporti fra capitale e lavoro — Studio di ORAZIO CHIAZZARI DE-TORRES, Ingegnere Ispettore principale del Materiale delle ferrovie Alta Italia, antico allievo della Scuola del Valentino. — *Torino, Ermanno Loescher — Roma e Firenze, presso la stessa Ditta* — 1883.

Abbiamo esaminato questa importante recente pubblicazione, già da noi annunciata, e troviamo quindi utile accennarne lo scopo e lo svolgimento.

Premette l'egregio Autore che, chiamato dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia nel 1882 a far parte di una Commissione per studiare presso le ferrovie Austro-Ungariche quanto riferivasi alla lavorazione a cottimo, riconobbe generalmente applicato il sistema d'ogni officina e dei lavori a cottimo, colla limitazione di un massimo di utile da ripartirsi in ragione della mercede normale degli operai cottimisti e del tempo impiegato, ma invano cercò, per la lavorazione a contratto e pel servizio degli operai, regolamenti ben chiari, particolareggiati e precisi. Ciò quindi lo spinse ad uno studio accurato dell'argomento ed a procurarne lo sviluppo completo, poichè dipendendo in grandissima parte il proficuo esercizio di una industria richiedente l'impiego di forti masse operaie, dal saper far produrre molto ed a buon prezzo dal proprio personale, gli è certo che un eccellente sistema di lavorazione a contratto, col retto scioglimento delle varie e delicate questioni che vi si connettono, forma il cardine principale su cui posa la prosperità dell'industria.

Seguono la sintesi degli studi fatti e la esposizione dei principii e criterii fondamentali dell'opera che si possono riassumere nell'autonomia delle singole officine con un re-

golamento generale, in modo che i diritti e doveri dell'Amministrazione e dei lavoratori siano in ogni parte ed equamente definiti e reciprocamente controllati.

Termina la elaborata introduzione toccando dei rapporti fra padroni e lavoratori e fra questi ed il capitale. Al primo di tali quesiti l'autore si propone di dare una soluzione completa, mentre, quanto al secondo, si limita ad enunciare (caldamente propugnandola) la proposta che, prelevato l'interesse del capitale, l'utile netto venga per due terzi lasciato al capitale per duplicarne gli interessi e per un terzo distribuito agli operai in proporzione della singola abilità e diligenza valutate in base a criterii adatti, e non senza fare la parte opportuna agli Istituti di previdenza, quali sono le Casse Soccorso, che ne ritrarrebbero cospicuo vantaggio.

Una soluzione siffatta, considerata in sè stessa e nei suoi risultati, si presenta più razionale ed equa di quanto possa parere ardita, poichè, in sostanza, nella classe dei lavoratori si costituirebbe da sè una scala proporzionale di correspettivi in ragione della singola produzione, detratto il capitale che non è opera del produttore: la qual cosa (salve molte modalità nella pratica) è giustizia, non un omaggio a quell'idra odierna dalle mille teste

che mai non sazia la bramosa voglia
e dopo il pasto ha più fame che pria.

Naturalmente però tale sistema, per essere serio, dovrebbe procedere di pari passo con un controllo della gestione, ovvero contabilità amministrativa, da parte degli operai, e, quanto specialmente alle pubbliche Amministrazioni, compito delicato sarebbe lo stabilire dove cominci e dove si arresti l'utile netto e quali coefficienti debbano all'uopo valutarsi; ma simili difficoltà sarebbero tutt' altro che insuperabili, e lo stesso Autore fa presentirlo colle osservazioni da lui dettate in fin dell'opera, trattando delle norme e criterii per la contabilizzazione delle spese generali di officina.

Progredisce il ben ordinato lavoro del Chiazzari collo studio analitico della questione esaminando e dimostrando i seguenti punti: sistema dei lavori a cottimo: suoi vantaggi generali e speciali ed estensione ammessibile: massimi e minimi degli utili: convenienza della intiera libertà nei cottimi: illusori vantaggi delle restrizioni: illusori danni della intera libertà di guadagno: pagamento degli utili: riconoscimento del solo Capo cottimista: sistema misto: ripieghi usati per correggerlo: convenienza di fare direttamente la ripartizione degli utili fra i concottimisti: obbiezioni relative alle spese da incontrarsi ed a possibili ingiustizie: valore reale e correlativo degli operai: cause normali e anormali di sperequazione nelle paghe: valore giusto dell' operaio in rapporto ai cottimi: perequazione provvisoria delle paghe: vantaggi diretti ed indiretti del sistema proposto, e nessuna sua influenza sugli altri servizi: variazioni da introdursi nelle module relative ai cottimi: estensione agli utili dei cottimi della ritenuta per la Cassa Soccorso e sua importanza e conseguenze: instituzione di operai assistenti in sussidio della contabilità e Capi mastri, e vantaggi che ne verrebbero: pagamento agli operai delle loro competenze: libertà da lasciarsi ai capi diretti. — Molti altri minori, e pur sempre interessanti quesiti sono formulati a pagina 25; ad essi però deve l'Autore con rammarico rinunziare dicendo col poeta

Ma andiam, chè la via lunga ne sospinge.

Conclusioni di cotale studio analitico sono (secondo le stesse parole del testo):

« 1° Il sistema della lavorazione a cottimo è il più giusto, razionale e proficuo, nei limiti però che sono imposti dalle peculiari condizioni in cui versano le varie officine, in rapporto alle specialità dei lavori che sono chiamate a produrre.

« 2° Per ricavare da tale sistema il massimo beneficio di cui esso è capace, bisogna toglier dal guadagno dei cottimi ogni limite restrittivo, che se aveva ragione di essere nell'introduzione dei cottimi per salvaguardare l'Amministrazione da possibili sbagli, non è però più ammessibile dopo tanti anni di esperimento.

« 3° Sempre per lo stesso principio, conviene sopprimere ogni limite inferiore di guadagno, per modo che se un operaio non giunga per sua colpa a guadagnarsi l' equivalente della sua paga fissa in un lavoro a contratto, gli si corrisponda quanto solo ha guadagnato, e non il prezzo della mercede ordinaria.

« 4° Onde evitare mille abusi e molta perdita di tempo, ed armonizzare il meglio possibile gli interessi tanto dell' Amministrazione che dell' operaio, è di assoluta convenienza distribuire d'ufficio gli utili derivati da un cottimo a tutti gli operai che vi presero parte, basandosi per questa ripartizione sul tempo impiegato nel cottimo e su di una paga provvisoria perequata, da fissarsi col reciproco accordo degli interessati e dei Capi diretti.

« 5° Allo scopo filantropico di venire in aiuto della Cassa Soccorso, che ora versa in poco floride condizioni, estendere la trattenuta sulla paga degli operai anche alla parte relativa agli utili dei cottimi, accettando però il principio di fissare l' entità degli assegni fissi rinnovabili in base all' ultima mercede goduta dall'interessato; e ciò per ragioni di equità e di giustizia.

« 6° Onde facilitare l'opera della contabilità di officina e dei Capi Mastri, rendendo anche più regolare l'andamento delle Officine, instituire una speciale categoria di agenti detti *operai assistenti*, a paga giornaliera; i quali abbiano per mandato di eseguire le operazioni più semplici ora a carico di detta Contabilità, fornendole tutti quei dati e schiarimenti che adesso rubano un tempo preziosissimo ai capi e sotto capi mastri.

« 7° Per risparmio di spesa, di tempo e di noje adottare pel pagamento delle mercedi il sistema di preparare prima le singole paghe in base ad un *Deconto* speciale per ogni operaio, consegnando il tutto agli interessati entro scatolette portanti il numero delle rispettive medaglie ».

Dopo essersi così ragionato sulle teorie, vien posto innanzi allo studioso un corrispondente progetto di regolamento sui cottimi opportunamente preceduto da cenni illustrativi sui procedimenti amministrativo-contabili riguardanti la lavorazione in generale e quella dei cottimi in particolare, in rapporto con detto progetto.

Altro progetto di regolamento di ben cento articoli svolge secondo i criteri già dall' Autore enunciati, il più ampio tema del servizio degli operai nelle officine. Esso è preceduto da avvertenze che ne spiegano l'importanza ed il sistema direttivo, e corredato da note, o per maggiore spiegazione, o per norma opportuna di officine o stabilimenti privati. Sono materia di questo progetto l'ammissione degli operai al servizio — il lavoro normale e straordinario — l'entrata e sortita degli operai dalle officine — le tra-

sferte e traslochi — le norme per le paghe — i permessi ed assenze — i doveri e diritti degli operai — le misure disciplinari — il licenziamento — l'assunzione e trattamento degli allievi operai; tutti argomenti interessanti sui quali sarebbe pregio dell'opera il soffermarsi; ma qui ci è forza limitarci ad accennarli.

Fanno seguito nuove norme e proposte sulla tenuta della contabilità ed una lunga serie di elaboratissimi *quadri*, o moduli, costituenti l'attuazione pratica dei regolamenti.

Dalla esposizione sin qui fatta rilevasi quale sia il lavoro del cavaliere Chiazzari che (ripetiamo le sue giuste parole) « riempie per certo una grande lacuna che si lamenta oggi » giorno negli Stabilimenti industriali; esso potrà servire » per tutti, poco monta se di maggiore o minore impor» tanza, poichè il variare le singole disposizioni dei nostri » regolamenti, per adattarle alle diverse esigenze ed alle » circostanze variate, sarà cosa da nulla. »

L'argomento trattato ha quindi una importanza estesissima: si raccomanda non solo allo studio delle Amministrazioni di strade ferrate (in questo momento sopratutto che vorrebbesi risolvere il problema dell'esercizio ferroviario) ma del più gran numero delle altre pubbliche Amministrazioni, e dei grandi e piccoli industriali di cui abbondano ormai le primarie città italiane ed in ispecie Torino.

Darsi ragione del funzionamento del sistema colla visita dei luoghi, discutere i principî generali, analizzarne la applicazione, concretare la legge che delle teorie è lo specchio ed infine mettere questa in atto coi moduli che ne sono il meccanismo, crediamo noi, è tutto quanto si possa domandare ad uno scrittore coscienzioso: ed è quanto fece l'egregio Autore con molto ordine e chiarezza, con quella precisione e minuzia che sono proprie della massima competenza nella materia, ed anche con quell'entusiasmo che viene dal cuore.

Al volume di oltre 200 facciate va annesso un cenno illustrativo della *pompa-injettore Chiazzari*, nuovo trovato di utilissima applicazione come la pratica già ebbe a constatare, e del quale abbiamo a suo tempo diffusamente parlato.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Da qualche giorno trovansi riuniti negli Uffici delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane e del Comitato esecutivo della Esposizione nazionale in questa città, allo scopo di stabilire d'accordo le tariffe speciali da applicarsi al trasporto delle persone e degli oggetti destinati alla detta Esposizione.

Crediamo che la Commissione potrà ultimare i suoi lavori oggi o domani, essendosi oramai concretate le riduzioni e le norme pel trasporto dei viaggiatori e bene avviate le intelligenze per quello delle merci. Ci lusinghiamo di poter dare nel prossimo numero definitivi e precisi ragguagli, constandoci d'altronde che le dette Amministrazioni sono animate dalle migliori intenzioni di favorire nel maggior limite possibile l'ottimo risultato di questa grande Esposizione.

><

All'appalto aperto in questi giorni dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la costruzione di 10 carrozze a corridoio laterale coperto, destinate al treno diretto Torino-Roma, concorsero le seguenti Ditte: Grondona, Officine di Savigliano, Miani e Venturi e Diatto. Presentarono migliori offerte per le 5 carrozze di 1ª classe le Officine di Savigliano; e per le 3 carrozze di 2.a classe e 2 carri a bagaglio la Ditta Miani e Venturi.

Riteniamo che a queste Ditte verrà deliberata la fornitura, in vista del migliore prezzo offerto e della buona riputazione di cui godono i loro prodotti.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici per approvazione il progetto di appalto per la costruzione della grande tettoia da eseguirsi nella Stazione definitiva di Palermo.

L'appalto relativo sarà concesso a misura e comprenderà la provvista e posizione in opera di tutti i materiali necessarii alla costruzione della tettoia, la cui lunghezza è preventivata di m. 90, su di una larghezza di m. 40.

Il tipo di centina prescritto è quello parabolico od a falce, e si compone di un arco rigido esterno e di un tirante poligonale interno collegato all'arco mediante diagonali.

La freccia della centina sarà di m. 8,00 e la distanza fra centina e centina, di m. 4.52.

La copertura della tettoia è prevista in zinco ondulato.

><

Sappiamo che parecchie Camere di commercio ed arti sull'esempio di quelle di Roma, Bologna e Verona (la quale ultima si occupò della questione fin dal 1879 davanti alla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie) rivolgeranno istanze ai Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio per ottenere che siano attuati pei viaggiatori sulle ferrovie i biglietti a percorso chilometrico senza indicazione di direzione, applicando pei medesimi dei prezzi graduali sulla base di una tariffa differenziale.

Le Camere di commercio vogliono dimostrare che le facilitazioni attualmente in vigore non rispondono alle esigenze del commercio, dappoichè i biglietti di abbonamento servono solo per un determinato percorso: quelli di andata e ritorno in generale sono concessi per gite brevi; e quelli circolari non consentono di variare il giro in essi stabilito.

I biglietti richiesti, a giudizio delle Camere di commercio, raggiungerebbero invece l'intento, imperocchè renderebbero possibile ai possessori di essi, di recarsi in qualunque momento là dove i loro affari li chiamano.

Noi non sappiamo come la pensino su questo proposito le nostre Amministrazioni ferroviarie; quello però che è certo si è che le principali Società ferroviarie d'Europa non si sono ancora decise, ad onta delle istanze loro fatte, ad adottare il sistema dei nuovi biglietti, il quale se in teoria può sembrare di facile attuazione, all'atto pratico presenterà non facili difficoltà da superare e costituirà certo un pericolo permanente di abusi e di imbarazzi al servizio

><

Per la ferrovia di 3ª categoria da Velletri a Terracina è stato presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto del tronco da Cori a Terracina, il quale misura la lunghezza di m. 48.900 ed importa una spesa totale di L. 5,290,000, delle quali a base d'asta L. 3,975,000.

Lungo questo tronco sono proposte le seguenti Stazioni: Norma, Sermoneta, Bassiano, Sezze, Piperno e Terracina. Le case cantoniere da costruire sono 29 tutte doppie, ed i passaggi a livello 28. La pendenza massima è quella del 18 per mille ed il raggio minimo adottato per le curve sta nei limiti di 700 m. Si hanno m. 30.600 di tratte orizzontali; m. 18.300 di livellette in pendenza; m. 42.800 di allineamenti e m. 6 100 di tratti in curva.

La sezione normale della strada è proposto di m. 5.00.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha date le disposizioni per lo studio del progetto esecutivo di una ferrovia fra Cornia e Piombino.

><

Il Consiglio comunale di Sambuca Pistoiese in sua recente adunanza ha deliberato di fare nuove premure a S. E. il Ministro dei lavori pubblici allo scopo di ottenere che la tanto desiderata Stazione ferroviaria al Ponte della Venturina venga presto aperta al pubblico servizio dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità.

La nuova Stazione richiesta è opera di grande utilità pubblica, imperocchè di essa potranno valersi ben più di 20,000 abitanti di quei dintorni.

><

I Consigli comunali di Collepietra, Novelli ed Ofena hanno deliberato di far voti al Governo perchè sia stabilita la fermata del treno diretto num. 163 della linea Pescara-Terni alla stazione di Bussi.

A questa stazione fa capo una delle più importanti strade provinciali ed alla medesima convergono le merci ed i viaggiatori di ben 13 comuni. Il prodotto della stazione di Bussi è superiore a quello di molte altre stazioni raggiungendo in media L. 3000 al mese ed alla stessa si rilevano le corrispondenze di 6 uffici postali.

><

Diamo le seguenti informazioni tecniche intorno al progetto di appalto presentato dall'Ufficio del Genio civile di Foggia pel tronco Lucera-Foggia della linea Lucera-Foggia-Manfredonia.

Giusta il progetto, la lunghezza del tronco è di m. 18,890, ed il relativo importo totale è preventivato di L. 1,180,000, delle quali lire 900,000 per opere e provviste comprese in appalto, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, imprevisti ecc. Dall'appalto é esclusa la provvista del ferro per l'armamento.

L'andamento planimetrico è formato da m. 17,190 di allineamenti e da metri 1,700 di tratti in curva con raggio minimo di m. 1,000. L'andamento altimetrico è costituito da m. 3,400 di livellette orizzontali, e da m. 15,490 di livellette in pendenza con inclinazione massima del 13 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua da incontrare colla ferrovia sono proposte n. 31 opere d'arte delle quali una sola speciale di m. 13.50 di luce; le altre hanno le seguenti luci:

N. 3 acquedotti di m. 0.60,
» 8 idem » 0.80,
» 16 idem » 1.00,
» 2 idem » 1,50,
» 1 ponticello » 7.50.

Onde mantenere la continuità delle strade ordinarie incontrate colla ferrovia sono progettati 18 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada saranno costruite n. 12 case cantoniere e n. 6 garette di guardia.

Lungo il tronco sono proposte una fermata ed una Stazione, denominate, la prima Masseria e la seconda Lucera.

><

La Deputazione provinciale di Ferrara ha fatto vive raccomandazioni a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè sia sollecitata, ed in ogni modo non protratta oltre il corrente anno, l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compresa fra Ferrara ed Argenta.

><

A cominciare dal 1° gennaio 1884 alle copertine di colore arancio per berretti dei Capi e Sotto-Capi Stazione di servizio ai treni sulle Ferrovie Alta Italia saranno sostituite altre copertine di colore rosso-cupo.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua seduta del 9 corrente, ha approvato i seguenti progetti:

Progetto della Stazione di Pausula nella linea Macerata-Civitanova;

Progetto di un ponte sul Mincio alla diga Chasselupes per la ferrovia Mantova-Legnago;

Progetto per una variante sulla ferrovia Menaggio-Porlezza;

Progetto per una variante sulla linea Luino-Fornasette;

Progetto pei lavori del tronco Roma-Montecelio nella ferrovia Roma-Sulmona;

Progetto di una scogliera presso la Stazione di Alanno sulla linea Pescara-Aquila;

Progetto per ampliamento della Stazione di Benevento;

Progetto per ampliamento della Stazione di Tortoreto sulla linea Ancona-Otranto.

><

Il Consiglio di Stato si è pronunciato sui seguenti affari:

Approvazione di progetto di lavori di sistemazione dell'argine destro di Po e Trebbia nel 3.o comprensorio di Piacenza.

Rejezione del ricorso Ditta Ratti per esonero di multa per ritardata consegna di materiali per l'armamento dei tronchi ferroviarii Battipaglia-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco.

Approvazione del progetto di costruzione del tronco dalla Croce di Acerno ad Acerno, della strada provinciale di 2.a serie n. 34, da Maternopoli per Montallegro (Salerno).

Approvazione del progetto per l'appalto della fornitura di 25 carrozze per le ferrovie complementari da affidarsi allo stabilimento di Pietrarsa.

Approvazione del progetto per lavori di difesa frontale della sponda destra del Po in corrispondenza all'argine maestro delle Bezze in comune di Sippa (Parma).

Approvazione del progetto di appalto dei lavori del 4.o tronco della strada nazionale Carnica n. 51 bis.

Approvazione del progetto dei lavori nei tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto della ferrovia di compiemento Ivrea-Aosta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — L'appalto del 5 novembre per la costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra l'origine in vicinanza di Collarmele e il termine all'ago ovest della Stazione di Carrito, della lunghezza di m. 7,882.10, dell'importo ridotto a L. 582,722.23, alla Prefettura di Aquila andò deserto, ed al Ministero dei lavori pubblici presentò il ribasso di L. 0.05 0[0 la signora Filomena Maioni di Napoli, cui rimase definitivamente aggiudicato.

— Il 26 novembre al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto per la provvista e messa in opera del materiale fisso nelle Stazioni del tronco di ferrovia Tivoli-Mandela, così designato: n. 1 piattaforma girevole del diametro di m. 5.50; id. n. 5 di m. 4.50; n. 2 ponti a bilico della portata di tonnellate 20, n. 2 colonne idrauliche per rifornitori d'acqua; n. 2 grue di caricamento della portata di tonn. 5; id. n. 3 della portata di tonn. 2.50; n. 1 serbatoio in lamiera per rifornitore di mc. 22. n. 2 pompe aspiranti e prementi per rifornitore; n. 10 segnali a distanza a disco girevole; ghisa in tubi per condotta d'acqua chilogr. 2,200. Importo L. 81,160. Cauzione provvisoria lire 4,100; definitiva L. 8,200. Consegna entro 3 mesi. Fatali a 15 giorni dalla delibera.

Ferrovia Parma-Spezia. — L'appalto del 6 novembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Filattiera e Pontremoli, in provincia di Massa, dell' importo ridotto a L. 1,730,163.86, alla Prefettura di Massa furonvi 11 offerte, la migliore delle quali di L. 5.11 0[0 del signor Oreste Lori, ed al Ministero dei lavori pubblici offrì il ribasso di L. 5.16 0[0 la ditta Lori Gherardi di Roma, che rimase definitivamente deliberataria.

— Il 24 novembre ai detti Ministero e Prefettura si terrà l'appalto per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Solignano e Ghiare, della lunghezza di m. 8760, dell'importo di L. 6,260,000, da compiersi entro mesi 36. La cauzione provvisoria è di L. 210,000; la definitiva di L. 365,000. I fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovia Adria Chioggia. — Alle ore 10 antim. del 17 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Rovigo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto complessivo delle seguenti opere e provviste necessarie all' armamento e soprastruttura del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra la stazione di Adria (esclusa) e la stazione di Loreo:

1. Provvista e posizione in opera della massicciata di armamento;
2. Provvista e posizione in opera delle traversine e pezzi speciali di legname per scambi e dischi di segnalamento;
3. Posizione in opera dei materiali metallici dei binari, scambi e meccanismi fissi, barriere e cancelli in ferro provvisti dall' Amministrazione;
4. Provvista e posizione in opera di oggetti diversi per chiusura della linea, tabelle monitorie e d'una sagoma limite;
5 Costruzione di una garetta in legno pel pesatore e di una rimessa provvisoria in legno per una locomotiva,

per la presunta complessiva somma, soggetta a ribasso di asta, di L. 229,680.

Il termine utile per il compimento di tutti i lavori e provviste di cui sopra è fissato di mesi tre, con decorrenza dal giorno in cui avrà principio la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 11,500 ed in lire 23,000 quella definitiva. I fatali scadono il 22 corrente.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — Il 24 novembre al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Torino avrà luogo l'appalto per la provvista e messa in opera delle traversine, dei binari e degli scambi per l'armamento del 1° tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra la Stazione di Airasca esclusa, e la progressiva 19,545.10, della lunghezza approssimativa di m. 19,545.10. Lavori da compiersi entro 4 mesi. L'importo è di L. 195,000, la cauzione provvisoria di L. 1,000; la definitiva di L. 19,500 I fatali scadono 15 giorni dopo il seguito deliberamento.

Ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro e Treviso Motta — Alle ore 10 ant. del 24 corr. presso il Ministero suddetto si addiverrà all'incanto per l'appalto della fornitura di numero 43 scambi e relativi crociamenti col cuore in acciaio fuso capovolgibile, dei quali n. 27 da servire per l' armamento delle stazioni lungo la ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro e n. 16 da servire per l'armamento delle stazioni lungo la ferrovia Treviso-Motta, per la presunta somma, soggetta a ribasso d' asta, di L. 86,000.

Gli scambi dovranno consegnarsi in diverse partite col preavviso di tre mesi di tempo, salvo una partita di otto scambi da consegnarsi in ottobre dell' anno 1884.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 4300, ed in lire 8600 quella definitiva. I fatali scadono nei 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Il problema ferroviario. — I giornali di Roma annunziano che domenica mattina e partito da Roma per Spoleto l'on. Ministro dei lavori pubblici.

Si aggiunge ch' egli si è recato colà per terminare gli studii sul problema ferroviario che ha dovuto interrompere a Levanto in causa della inaugurazione della linea Terni-Rieti-Aquila.

L' on. Genala starà quindi assente qualche giorno dalla capitale.

Ferrovia Eboli-Reggio — Sabato scorso si è riunito in assemblea generale il Consiglio superiore dei lavori pubblici e discusse circa il tracciato della linea Eboli-Reggio, nei pressi di Palmi. Alla seduta presero parte il ministro della guerra generale Ferrero e il colonnello Di Lenna, membro del Consiglio delle Strade Ferrate. Si espresse il parere che una Commissione sia destinata a completare sul luogo gli studi opportuni e si sospese quindi ogni deliberazione.

La direttissima Roma-Napoli. — Il commendatore ingegnere Alfredo Cottrau in risposta ad alcuni articoli intorno alla direttissima Roma Napoli pubblicati dal *Corriere del Mattino*, scrive a questo giornale sostenendo, come nella lettera da noi già riportata dal *Capitan Fracassa*, il tracciato interno. Afferma che la linea litoranea sarebbe lunga 230 chilometri, e l'interna 227 che potrebbero essere ridotti a 203. Espone gli argomenti in favore del suo progetto desumendoli dalla grande economia nella costruzione, dall'interesse strategico e dalla igiene e continuando nel paragone fra le due linee pone le seguenti questioni di principio che riproduciamo, non potendo, per assoluta mancanza di spazio, dare tutta l'importante lettera:

1.° « La linea *interna* è di una lunghezza complessiva « presso a poco uguale a quella *litoranea*. E ciò beninteso « senza tener conto del futuro *possibile* abbreviamento di « circa 23 chilometri che risulterebbe dalla costruzione « (non caldeggiata, ma accennata semplicemente da me) di « una nuova linea *diretta* fra Sparanisi e Roccasecca.

2.° « La linea *interna* può essere eseguita con curve lar« ghe e pendenze miti, ossia sensibilmente nelle *stesse* « condizioni di velocità della litoranea; e quindi la linea « *interna* potrebbe essere percorsa, presso a poco, nello « stesso spazio di tempo che la linea *litoranea*.

3.° « La linea *interna* può essere eseguita assai più rapidamente della *litoranea*, sia perchè molto minore sarebbe il numero dei chilometri nuovi da costruire, sia anche perchè in essa non vi sono gallerie lunghe, come ad esempio, quella di 8000 metri presso Itri nel tracciato della litoranea.

4.° « Nel mentre la linea *litoranea* non potrebbe essere usufruita che allorquando dessa sia interamente compiuta sino all'ultimo chilometro, ossia fra tre anni almeno, il *raccorciamento* fra Napoli e Roma diventerebbe sensibile a misura che si eseguirebbe una delle varie rettifiche da me proposte; cosicchè, a mo' d'esempio, fra sei mesi o poco più, si potrebbe andare da Napoli a Roma in 5 ore, fra un anno in 4 ore mezzo e fra 18 mesi al più, in poco meno di 4 ore.

5.° « Quanto precede è sempre basato sulla rinunzia ad eseguire, per ora, il *nuovo* tratto diretto fra Sparanisi e Roccasecca per Rocca Monfina, S. Giorgio e Pontecorvo; e quindi, qualora invece di 25 a 30 milioni, si volessero e si potessero spendere altri 8, 10 o 14 milioni, sarà sempre possibile con la linea interna ridurre ancora la percorrenza Napoli-Roma; e probabilmente raggiungere per quel percorso, in un avvenire più o meno lontano, il limite massimo di 3 ore soltanto.

6.° « La *litoranea* taglia interamente via tutte indistintamente le provincie che trovansi al *mezzogiorno* di Napoli o a *destra* dell'attuale linea; e quindi non sarebbe utilizzabile in realtà che dai soli abitanti di Napoli e Roma, oltre quelli beninteso di Gaeta e di..... Mondragone, Sperlunga e Fogliano.

7.° « La linea *interna* potrebbe essere esercitata, come già dissi nel *Fracassa*, con 4 treni direttissimi A), B), C) e D) innestantisi successivamente, ossia precisamente come è ora esercitata la *Maremmana* con quattro *Direttissimi:*

« Milano — Voghera — Novi — Genova — Pisa — Roma

« Luvino — Novara — Alessandria — Novi — Genova — Pisa — Roma

« Torino — Alessandria — Novi — Genova — Pisa — Roma

« Ventimiglia — Genova — Pisa — Roma

« i quali anch'essi si fondano l'uno nell'altro, accettando anche a Pisa i viaggiatori provenienti dalle linee di Lucca e Firenze, ed a Collesalvetti una vettura con i viaggiatori di Livorno.

« Del resto quasi tutte le grandi arterie ferroviarie europee sono alimentate da varii rami, e la mia proposta pei 4 Direttissimi A), B), C) e D) non è dunque nè nuova, nè tale da destar meraviglia.

« Il *Direttissimo* A) muoverebbe da Napoli sul nuovo tratto sino a Sparanisi e proseguirebbe sulla linea attuale rettificata per Caianiello (diramazione verso Isernia) Cassino, Roccasecca (diramazione verso gli Abruzzi), e da Segni (allacciamento con Velletri, Albano, Terracina, Porto d'Anzio ecc.) per Palestrina e Roma sul *nuovo tratto*, impiegando per l'intero percorso circa 3 ore e 47 minuti.

« Il *Direttissimo* B) muoverebbe da Avellino, prenderebbe a Codola i viaggiatori tutti provenienti dalla Sicilia, Calabria, Basilicata e Salernitano, a Cancello i viaggiatori delle falde Vesuviane e della penisola Sorrentina, a Caserta s'innesterebbe col successivo Direttissimo C), toccherebbe S. Maria e Capua, ed a Sparanisi si confonderebbe finalmente sino a Roma col *Direttissimo* A). La percorrenza di questo treno fra Avellino a Roma sarebbe di poco superiore alle 5 ore.

« Il *Direttissimo* C) muoverebbe da Brindisi, prendendovi i viaggiatori di Lecce e Gallipoli, e per Bari, Foggia e Benevento (provenienze da Campobasso e Termoli) raggiungerebbe a Caserta il B), e proseguendo per S. Maria e Capua, s'innesterebbe nell'A) a Sparanisi. La percorrenza da Brindisi a Roma risulterebbe di 12 a 14 ore.

« Il *Direttissimo* D) servirebbe alla vallata del Liri (Sora-Isola-Arpino ecc.) e s'innesterebbe a Roccasecca con i treni precedenti.

8.° « La linea interna costerà in ogni caso, e qualunque sieno le modificazioni *di dettaglio* che crederanno doversi introdurre nel tracciato da me proposto, *assai meno caro* della linea *litoranea*, ed anzi sensibilmente la metà ».

— In un' altra lettera alla *Gazzetta di Napoli*, l'ingegnere Cottrau riporta la legge 5 luglio 1882 riguardante la linea diretta da Roma a Napoli. Da essa risulta: 1. non è stabilito che la linea da eseguirsi debba passare per Gaeta; 2. essendo oramai materialmente impossibile risolvere entro l'anno corrente la questione dell'esercizio ferroviario, il Governo deve provvedere direttamente alla costruzione della nuova linea e quindi ottenere dalla Camera i fondi necessari; 3. la linea dovrebbe essere ultimata per la fine del 1886, cosa che, ben a ragione, al comm. Cottrau sembra materialmente impossibile per una linea (la litoranea) lunga oltre 200 km. e con varie gallerie di gran rilievo, come ad esempio quella presso Itri, lunga da sè sola 8000 metri.

Succursale ai Giovi. — Dallo specchio dell'avanzamento della grande galleria dei Giovi, redatto dall'egregio ingegnere Capo Direttore, comm. Billia, rileviamo i seguenti dati:

Totale avanzamento della Galleria Definitiva (scavo) m. 1021.50. (Rivestimento in muratura) m. 279.75.

Totale avanzamento delle gallerie ausiliarie e pozzi (scavo) m 1150.50. (Rivestimento in muratura) m. 821.30.

Ferrovia Treviso-Belluno. — Leggiamo nella *Gazzetta di Belluno*:

« La stagione non è favorevole a grandi lavori: pur tuttavia si lavora su tutti quei tronchi della nostra ferrovia che sono dati in appalto.

« Il primo tratto da Treviso a Montebelluna avrebbe dovuto aprirsi all'esercizio in questi giorni, ma se ne dovette rimandare l'inaugurazione agli ultimi del prossimo febbraio.

« Sotto Feltre i lavori procedono con sufficiente alacrità; nell'ultimo tronco Bribano-Belluno l'impresa ha dato mano in più località ai primi movimenti di terra ».

Ferrovia Bologna-Roma. — Al palazzo comunale di Bologna, nella sala delle commissioni, si è adunato il Comitato della direttissima Bologna-Roma. Erano presenti, oltre la presidenza, molti membri del Comitato, fra i quali l'on. Minghetti e il sindaco comm. Tacconi Dopo varie comunicazioni intorno all'operato della Commissione esecutiva, il cav. Zannoni riferì sull'esito degli studi praticati in campagna, dai quali egli si ripromette di ottenere uno sviluppo della linea di 62 kil. da Bologna al Mugello, con pendenze dal 15 0/0 al 18 0/0, traforando l'Appennino con una galleria di 6 kil.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Il Consiglio provinciale di Rovigo, dopo animatissima discussione, approvò la proposta della Deputazione di aderire alla costituzione del Consorzio interprovinciale, allo scopo di chiedere al Governo la costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina, col tracciato Mestre-Adria-Ravenna-Baschi-Roma.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Scrive il *Commercio* del 10 corr.:

Sono arrivati l'altro ieri in Genova gli ingegneri cavaliere Paolo Gallizia, capo del Genio civile di Piacenza, Manfredi Giuseppe, cav. Soldati Vincenzo ed Holeih Alessandro incaricati di un progetto per la ferrovia Genova-Piacenza. Essi hanno percorso e studiato le valli della Trebbia e del Bisagno e riportarono le opinioni più favorevoli sull'esecuzione di questo nuovo tronco ferroviario, che dovendo avere un carattere commerciale e militare assieme, verrebbe costrutto con lievi pendenze e con poche ma grandi Stazioni.

Ferrovie provinciali comasche. — Leggiamo nel *Corriere di Lecco*:

Sappiamo che l'ing. Pesso, nel trasmettere al Ministero i progetti per il ponte sull'Adda della ferrovia Lecco-Como, ha espresso il voto che si debba preferire la costruzione di un ponte a valle dell'attuale pel *solo servizio* della ferrovia

— Il Consiglio comunale di Molteno ha deliberato:

1.° Di autorizzare il proprio sindaco ad inoltrare una petizione al Ministero dei lavori pubblici affinchè venga

assicurata a Molteno la Stazione ferroviaria sulla linea Lecco-Como con lo scalo merci;

2. Di affidargli l'incarico di passare la petizione ai sindaci dei Comuni interessati per la firma in conferma di adesione e di raccogliere tutte le notizie che valgono a meglio e maggiormente raccomandare la petizione predetta.

I Consigli comunali di Sirone e di Barzago hanno espresso voti di adesione alla domanda del Comune di Molteno.

Ferrovia di Savona. — In seguito all'approvazione data dal Consiglio di Stato al compromesso fra il Governo e i rappresentanti dell'impresa Guastalla per la ferrovia Savona-Torino, sabato venne provveduto alla stipulazione dell'atto definitivo di transazione. La somma complessiva da pagare, comprese le spese per gli avvocati delle imprese, è di L. 11,700,000.

Ferrovie romane. — L'Amministrazione delle Ferrovie romane ha nominato capo della sezione « *movimento e traffico* » l'ing. cav. Luigi Malvolti, che prima era ingegnere tecnico delle stesse ferrovie.

Ferrovie dell' Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato il seguente avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal Ministero, a cominciare dal 16 andante, le operazioni doganali alla Stazione marittima di Venezia saranno eseguite per cura dei proprietari delle merci, o dei loro incaricati, senza ingerenza per parte di quest'Amministrazione.

Continueranno però, come ora, ad essere effettuate, esclusivamente dall' Amministrazione, le operazioni di carico e scarico delle citate merci e quelle di facchinaggio doganale; ferme per le une e per le altre, le condizioni e le tariffe in vigore

Tramvia Como-Saronno. — Il Consiglio provinciale di Como ha votato un ordine del giorno col quale richiama la Società del tramvia Como-Saronno all' obbligo di costruire il tronco Fino San Pietro Martire, ovvero a versare lire 100,000 di indennizzo.

La Società aveva chiesto di poter abbandonare quella costruzione facendo in compenso molti miglioramenti sul tronco Como Fino, il quale sarebbe stato tolto dalla strada provinciale e portato in sede propria.

La Deputazione provinciale era disposta ad accettare, ma il Consiglio respinse.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — I Governi cantonali d' Uri e di Svitto si sono accordati fra loro per fare dei passi comuni affine di ottenere che l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo abbia ad aggiungere a tutti i treni-merci alcune vetture per passaggieri, affine di favorire il movimento locale.

Ferrovie svizzere. — Il Dipartimento della giustizia propone al Consiglio federale svizzero di fare ai Governi di Zurigo e di Argovia il prestito di due milioni, qualora avessero a farne domanda L' interesse e le annualità sarebbero fissate al 3 1[2 p. 0[0. La proposta fu rimessa al Dipartimento delle finanze per un rapporto.

Ferrovie francesi. — Il Consiglio municipale di Parigi si deve occupare di un progetto relativo allo stabilimento di una ferrovia funicolare che trasporterebbe i viaggiatori da un versante all'altro di Montmartre passando per la sommità. Il progetto comprende quattro linee. Queste sarebbero intieramente formate da *tunnels* e le stazioni sarebbero sotterranee come quelle della Metropolitana di Londra. L' idea originale del progetto è che i *tunnels* essendo illuminati a luce elettrica per tutta la loro lunghezza le vetture non avrebbero illuminazione particolare. — La spesa è preventivata in 4,000,000 di franchi.

— È stato sottoposto all'esame del Parlamento un progetto di legge per il riscatto della ferrovia da Alençon a Condè sur Huisne, della lunghezza di 65 kilom. Il prezzo del riscatto è calcolato in L. 3,582,835 fr. dedotte le sovvenzioni dello Stato, dei dipartimenti, dei comuni e dei privati. Non sono compresi nella detta somma nè il materiale rotabile, nè i mobili, nè gli approvvigionamenti, che dovranno essere riscattati dallo Stato in base a perizie Dopo il riscatto l'esercizio sarà fatto o dallo Stato o dalla Compagnia dell' Ovest.

Ferrovie inglesi. — Giornalmente partono da Londra 2200 treni; di essi 1750 si limitano alle vicinanze delle grandi città. 15 mettono Londra in comunicazione colla Scozia ed Irlanda, 16 col continente. Dalla stazione detta Liverpool Street Station partono quotidianamente 327 treni.

Ferrovie austriache. — La Compagnia delle Ferrovie austriache ha aperto le linee di Trencsin-Sillein e Galantha-Szered, che hanno una lunghezza complessiva di 92 km. Il compimento di queste due linee nel tempo impiegato dalla Compagnia è un risultato notevole e di una alta importanza per essa. Decisa in principio col trattato dell'8 giugno 1882, con il governo ungherese, la concessione della prima di queste linee, è stata definitivamente sanzionata dal Parlamento il 18 dicembre 1882. L'aggiudicazione ha avuto luogo il 22 dello stesso mese, contemporaneamente all'omologazione della legge. La costruzione con tutti i suoi preliminari, si è pertanto effettuata in 8 mesi. La linea Trencsin-Sillein presentava serie difficoltà di esecuzione; traversa la Waag su ponti di 240 e 180 m. di portata e si trova per una gran parte fra due fianchi di costa scoscesa, ciò che ha reso necessarii dei lavori considerevoli d'infrastruttura.

Per quanto riguarda la linea Galantha-Szered, circostanze speciali e particolarmente la previsione di un regolamento per la divisione del traffico colle ferrovie ungheresi, ne aveva ritardato l'esecuzione; non è che verso la fine del mese d'agosto che trattative ufficiali poterono essere iniziate col Ministero ungherese, la Commissione d'inchiesta si è riunita il 29 agosto, l'aggiudicazione dei lavori è stata fatta nella seduta del Consiglio generale del 16 settembre u. s.

I lavori di questa linea di 12 km. di lunghezza che presentano lavori di sterro, ed alcune opere importanti furono eseguiti con una rapidità eccezionale; la linea potè essere aperta all'esercizio il 18 ottobre per tutta la sua lunghezza, cioè un mese e due giorni dopo l'aggiudicazione dei lavori. — Quanto alle spese, i conti provvisorii permettono d'affermare sin d'oggi che il credito di fiorini 7,693,000 votato per la costruzione propriamente detta, non solo non sarà sorpassato, ma ancora resterà un eccedenza di circa 600 mila fiorini.

Ferrovie portoghesi. — Si legge nella *Cote Européenne*:

Il nostro corrispondente di Lisbona ci manda telegraficamente in data dell'8 novembre: Tre concorrenti presentarono ieri offerte per la linea Beïra-Baïxa; l'offerta migliore è quella della Compagnia reale delle ferrovie portoghesi, che fissa a 199,000 fr. il prezzo chilometrico sul quale porta la garanzia dello Stato 5 0[0.

Ferrovie del Lussemburgo. — Il 21 luglio 1883 è stata firmata fra il Governo del Granducato di Lussemburgo e il Governo di Prussia una Convenzione che ha per oggetto di assicurare la costruzione di una linea ferroviaria da San Vith nella direzione di Tre Vergini, e che si raccorderebbe colla linea del Nord della rete Guglielmo-Lussemburgo.

Il Governo lussemburghese sottopone all' esame della Camera dei deputati un progetto di legge che tende ad approvare un tale atto, e ad autorizzare il Governo a concedere la parte della linea da costruirsi sul territorio granducale e ad acconsentire all'esercizio del raccordo da parte dell'Amministrazione che eserciterà la linea sul territorio prussiano.

A termini della Convenzione, la Società Guglielmo Lus-

semburgo farà la costruzione sul territorio granducale, impegnandosi il Governo prussiano a costruire per proprio conto la parte posta sul suo territorio. Un accordo avverrà ulteriormente intorno alle condizioni della ripresa dell'esercizio; tuttavia si è stipulato fin d'ora che il canone da pagarsi per l'affitto sarà fissato in ragione del 4 1/2 0/0 del capitale che entrerà nelle spese di costruzione.

La via sarà semplice, a scartamento normale, se si dovrà stabilire un secondo binario, i Governi si intenderanno su questo punto.

Il tunnel dell' Arlberg cammina rapidamente verso il suo compimento. Ieri, alle ore 3 pom., mercè lo scoppio delle mine cadde l' ultimo diaframma che ancora divideva le due gallerie d' approccio. Questa impresa, grazie alla roccia favorevole incontrata ed all' impiego di tutti i progressi tecnici fatti ai lavori del Gottardo, ebbe una marcia assai rapida. Le feste del traforo, che si faranno lunedì prossimo, secondo l' uso austriaco avranno un carattere religioso ed ai due portali già si stanno costruendo degli altari.

Notizie Diverse

Monumento a Bartolomeo Bona. — Domenica scorsa si è compiuta in Nizza Monferrato l'annunziata inaugurazione del monumento al senatore Bartolomeo Bona. Questo, modellato ed offerto al Municipio dall' avv. Bona-Veggi, figlio adottivo del Bona, sorge sulla piazza dello Statuto. Consiste in una statua di marmo di Carrara, nella quale il Bona è effigiato seduto su di una poltrona; la figura è somigliantissima; la posa riescitissima. Sul piedestallo di granito si leggono le seguenti iscrizioni: A - Bartolomeo Bona - qui nato il IV ottobre 1791 - morto a Firenze il III febbraio 1876 - questo monumento - che amor figliale creava - e con riconoscenza offriva - l' ammirazione dei concittadini - eresse - 1883 — Nelle legali discipline dotto - nell' ingegneria arte non sua esperto - deputato senatore ministro - di quanto possa - specchiata onestà alto ingegno - indefesso lavoro ferrea volontà - splendido esempio — Direttore dei Telegrafi e delle Ferrovie - con magica prontezza - a Solferino - moltiplicando le franche squadre - per giudizio di Napoleone III - decise della vittoria — Assistevano alla funzione il generale San Marzano rappresentante il Re, i senatori Dossena e Bertolini, i deputati Villa e Corsi ed altri personaggi - Parlò, applaudito, il sindaco Fabiani.

Necrologio. — Nella notte dall'8 al 9 corrente cessò di vivere in Firenze il comm. ing. Giulio Marchesi, di anni 51. Ispettore generale alle costruzioni e vice-direttore generale delle Strade ferrate Meridionali, era uno dei valenti e distinti in quel corpo degli ingegneri che acquistaronsi bella fama per l'alta perizia tecnica. Il giorno 10 gli si resero solenni onori funebri. Vi presero parte i parenti, i rappresentanti delle Meridionali, fra cui i commendatori Pietro Bastogi e Secondo Borgnini, quelli delle Romane, dell'Alta Italia, dei Commissariati governativi, della Magistratura, dell'Esercito e di varii istituti, molti impiegati delle Meridionali, Romane ed Alta Italia, le rappresentanze delle principali Case di Firenze e molti amici. Il comm. Borgnini pronunciò sulla bara del compianto estinto nobili ed affettuose parole

— Ci perviene da Roma la notizia della morte del commendatore Belluomo, presidente di sezione al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Treni-ospedale in Baviera. — Mandano da Monaco alla *Perseveranza*:

Dal Ministro della guerra è stato emanato il regolamento per le ambulanze ferroviarie che dovranno funzionare in tempo di guerra. Esse saranno addette al comando dei grandi ospedali da campo, dei quali c'è n'è uno per ogni corpo d'armata. Queste ambulanze saranno composte ognuna di 34 vagoni, i quali dovranno essere così distribuiti:

Dopo la locomotiva e il tender vi saranno un vagone per i bagagli, un vagone magazzino, un vagone pel corpo sanitario che dovrà contenere tutte le divisioni e i comodi necessari per un tale personale, un vagone per il personale addetto all'assistenza del lazzaretto, otto vagoni per feriti e ammalati, un vagone per vettovaglie, un vagone cucina, un vagone per l'Amministrazione e la farmacia, sette vagoni per malati e feriti e pel personale assistente, un altro vagone cucina, un altro vagone per vettovaglie, altri otto vagoni per feriti; un vagone col materiale di ambulanza deve chiudere il treno. Ogni vagone avrà un servo ferroviario, il quale, oltre all'obbligo di chiudere e aprire la macchinetta per regolare le ruote, ha l' obbligo della guardia al vagone. Ogni vagone poi dovrà essere fabbricato all'americana, in maniera che dal primo vagone si possa andare, camminando nel mezzo, sino all' ultimo. Per tal guisa il medico con un sol colpo d'occhio potrà vedere tutto il suo lazzaretto.

I vagoni correrannno tutti su otto ruote, e saranno fatti in maniera che i feriti non abbiano a sopportare nessuna scossa.

Il treno sarà capace di trasportare 300 feriti, i quali potranno essere adagiati come richiederà il loro stato.

Il personale che accompagnerà il treno dovrà essere composto d'un capo medico, che nel medesimo tempo funzionerà da comandante, di tre medici assistenti, d'un ufficiale amministrativo, di 5 capi assistenti e undici assistenti del corpo sanitario di 6 infermieri e del personale necessario per le due cucine. — Ognuno dei vagoni assegnati ai feriti conterrà 10 ammalati, cioè 6 da una parte e 4 dall'altra con tutti i comodi possibili.

Questi treni d'ora innanzi apparterranno esclusivamente all' esercito.

Ufficii telegrafici. — Il 29 ottobre in Albano di Lucania, prov. di Potenza, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Furono istituiti nuovi uffici telegrafici ad Abbasanta, Bisignano, Bitritto, Caltabellotta, Castelbaronia, Castelletto d'Orba, Cervo, Copertino, Ghemme, Mascalucia, Minerbe, Muravera, Nissoria, Parco, Pietralcina, Pratovecchio, Sogliano al Rubicone, Stienta, Trecastagne, Viagrande.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana i valori ferroviarii non ebbero mercato degno di nota, ad eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali, che furono tenute sul prezzo di L. 507 a 501.

CONVOCAZIONI

Società anonima Adriese di costruzioni meccaniche — Assemblea generale il 19 novembre in Adria, sede sociale, per: approvazione dell' organizzazione del servizio finanziario; proposta di modificazione all' atto costitutivo della Società; proposta di modificazione nel personale di amministrazione della Società.

VERSAMENTI

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici — In seguito

alla deliberazione presa dall' Assemblea generale degli azionisti il 12 maggio 1883, gli azionisti sono invitati a versare nella Cassa della sede sociale in Torino alla barriera di Lanzo, il sesto decimo sulle loro Azioni il giorno 22 corrente.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Parma (16 novembre). — Lavori di grande riparazione alla difesa frontale della sponda destra del fiume Po, di contro all' abitato di Sacca, in comune di Colorno, per una estesa di m. 234, da compiersi entro 100 giorni. Importo L. 82,700. Dep. provv. L. 4100, def. L. 8200. Fat. a giorni 8.

Municipio di Gravina in Puglia. (Fat. 16 nov.). — Manutenzione delle strade vicinali e tronchi provinciali traversanti l' abitato, della lunghezza di m. 22,884. Imp. annuo per metro L. 0.39. Dep. provv. L. 2.400.

Prefettura di Sassari (17 nov. Esp. def.). — Manutenzione triennale della strada provinciale da Oschiri a Tempio, per la valle Curadori, della lunghezza di m. 32403. Importo ridotto a L. 11,495.33. Dep. provv. L. 1,600.

Prefettura di Roma (17 nov. Esp. def.). — Lavori di costruzione del tronco di strada obbligatoria, detta degli Olmi, nel territorio di Palestrina, compreso fra la strada provinciale Prenestina e la Casilina, della lunghezza di m. 3.412 Ammontare L. 22,314, ribassato al 1° incanto del 3,50 ed al 2° del 5,50 0[0. Dep. provv. L. 800, def. L. 2000.

Comune di Morbegno. Prov. di Sondrio (20 nov.). — Opere di difesa dell' abitato di Morbegno, a monte del ponte, sul Bitto, ed a valle di detto ponte sino all' estremità inferiore del terrazzo dirimpetto alla casa Melzi. Imp. L. 55,800. Fatali 4 dicembre.

Prefettura di Roma (22 nov.). — Manutenzione della strada provinciale Aurelia Etrusca dall' Aurelia presso Taccone di mezzo al torrente Chiarone, per un sessennio dal 1° gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Imp. annuo L. 13,005.51. Dep. provv. L. 800, def. il decimo del canone annuo.

— *Id.* (23 nov.). — Lavori di completamento del 2.o tronco della strada obbligatoria da Torrice alla consortile Scannacapre, della lunghezza di m. 3151. Imp. L. 15,405.07. Dep. provv. L. 400; def. L. 1200.

— *Id.* (23 nov.). — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco II, dal miglio 13 presso Palo alla Porta Pia di Civitavecchia, per 5 anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Imp. annuo L. 8524.84. Dep. provv. L. 550; def. il decimo del canone annuo.

Municipio di Bari delle Puglie (23 nov.). — Manutenzione per otto anni delle strade inghiaiate del Borgo e della Estramurale di Bari. Imp. annuo L. 30,167.43. Dep. provv. L. 3000; def. eguale a 1[2 del canone annuo. Fat. 9 dicembre.

Prefettura di Girgenti (24 nov.). — Opere per la definitiva sistemazione del tratto di strada nazionale compreso fra le contrade Mela e Grottamurata. Importo L. 61,000. Dep. provv. L. 500; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Roma (24 nov.). — Lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria da Anticoli Corrado alla provinciale Valeria della lunghezza di chilom. 3.410.05. Importo L. 15.554.29. Dep. provv. L. 750; def. L. 1,500. Fat. 3 dic.

Prefettura di Sassari (fat. 24 nov.). — Costruzione di edifizio per faro di 5.o ordine da erigere all' isolotto della bocca nel golfo di Terranova Pausania. Imp. ridotto a L. 39.670.40.

Prefettura di Cagliari (26 nov.). — Ordinaria manutenzione delle opere d' arte nel porto di Cagliari ed ultimazione del lastricato delle banchine in Darsena pel quinquennio 1884-88. Imp. L. 57,300. Dep. provv. L. 2870; def. il decimo. Fatali 11 dicembre.

Direzione del Genio militare in Messina (26 novembre). — Proseguimento di un fabbricato per uso di Collegio militare in Messina, da eseguirsi entro giorni 600. Imp. L. 370,918. Dep. L. 37,100. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Girgenti (26 nov.). — Definitiva sistemazione del tratto di strada nazionale fra Raffadali e Grottamurata. Imp. L. 42,500. Dep. provv. L. 1000. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (fat. 26 nov.). — Costruzione del 1.o tronco della strada di serie, da Platì a S. Cristina, compresa fra Platì ed il piano di Zilostro. Lunghezza m. 14.822. Imp. ridotto a L. 402,165, dietro il ribasso dl L. 17.25 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (fat. 26 nov.). — Sistemazioni saltuarie e rettifiche del tronco della strada nazionale n. 51 bis compreso fra la Piazza di Ampezzo e la borgata di Tredolo; lunghezza m. 12,387.92; imp. ridotto a L. 126,291, dietro il ribasso di L. 2.10 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (27 nov.). — Manutenzione pel periodo di anni sei a decorrere dal 1.o aprile 1884 dei derivanti del fiume Sele e Tusciano, diramatori di torbide, controfossi, canali di scolo, canali di scarico delle acque chiare ed opere d' arte per la bonificazione della 2ª sezione del Bacino Sele (Salerno). Importo annuo lire 37,190. Dep. provv. L. 3000; def. eguale alla 1[2 del canone annuo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (27 nov. Esp. def.). — Lavori di bonificamento del Lago Maremorto in prov. di Napoli, da eseguirsi entro 30 mesi. Importo ridotto a L. 121,145.14. Dep. provv. L. 8000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Teramo (28 nov.). — Lavori di costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie, Bisenti-Elice-Marina, compreso fra gli abitati di Castiglione Messer Raimondo e Bisenti (Teramo), da terminarsi entro 2 anni e mezzo. Imp. L. 224,300. Dep. provv. L. 5000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (28 nov.). — Lavori di sistemazione e rettifiche del VII tronco della strada nazionale Carnica n. 51 bis, compreso fra l' abitato di Tredolo (Forni di Sotto) e l' abitato di Cella (Forni di Sopra) della lunghezza di m. 8662.50 (Udine), da compiersi entro due anni. Imp. L. 202.300. Dep. provv. L. 10,000, def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (28 nov. Esp. def.). — Costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie n. 23 da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra la Sella Rizzari presso Guardavalle e l' innesto colla strada nazionale n. 62 in contrada Gatticello; lunghezza m. 11,230. Imp. ridotto a L. 329,922.19; dep. provv. L. 20,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (29 nov.). — Lavori di sistemazione con muri di sponda di un tronco del torrente Leone a valle del tronco già sistemato nella bonifica dei torrenti di Somma. Imp. L. 123,145; dep. provv. L. 8000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (fat. 30 nov.). — Costruzione del 1.o tronco inferiore della strada provinciale di 2.a serie, da Rotonda a Valsinni, compreso fra il ponte Salomone lungo la nazionale Sapri-Jonio, e la sponda sinistra del torrente Ragone; imp. ridotto a L. 225,200, dietro il ribasso di L. 7.20 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (fat. 30 nov.). — Costruzione del 1.o tronco della strada provinciale da Amalfi alla Punta Campana; lunghezza m. 9.329; imp. ridotto a L. 432,400 dietro il ribasso di L. 19.75 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (30 nov. Esp. def.). — Correzione detta di Barbarolo, lungo il tratto della strada nazionale 26 Firenze-Bologna, compreso fra i Sabbioni e la Predosa; importo ridotto a L. 154,026.39; dep. provv. L. 5000; def. il decimo.

Consorzio della strada comunale obbligatoria Villafranca d' Asti-Cocconato in Asti (12 dicembre). — Opere e provviste di costruzione relative all' apertura e regolare sistemazione della strada consortile obbligatoria da Villafranca d' Asti a Cocconato, per le valli Triverso, Vernetto e Cerreto, lunga m. 14.715, da ultimarsi entro tre anni. Importo L. 202,292.93. Dep. provv. L. 6,000; def. 15,000. Fat. 28 dicembre.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

43ᵃ SETTIMANA. — *Dal 22 al 28 ottobre* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,643.00	619,761.15	377.21
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.00	559,157.55	353.90
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 63.00	+ 60,603.60	+ 23.31
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,599.40	21,080,823.63	13,180.46
Introiti corrisp. nel 1882	1,544.20	20,016,780.18	12,962.56
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 55.20	+ 1,064,043.45	+ 217.90
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1883	1,377.—	238,683.61	173.32
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	319,499.30	209 07
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	— 20,815.69	— 35.75
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,355.82	10,028,844.24	7,396.88
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	9,779,647.24	7,309.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 17,82	+ 249,197.00	+ 87.73

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44.983,43	17,403.27	11,736,34
Piccola Velocità	8,385,17	356,32	6,030,40
Totali . . .	53,373,60	17,759 59	17,766,74

Strade Ferrate Romane

35ᵃ SETTIMANA — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1883

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	681,674.62	21,081.87
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	640,215.51	19,799.92
Differenza (in più . . .	»	41,459.11	1,281.95
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 sett.bre 1883.	1,686,000	22,728,498.32	20,083.52
Periodo corr. 1882	1,682 712	21,057,656.34	18,643.47
Aumento	3,288	1,670,841.98	1,440.05
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di dicembre 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	3,270 61	34,875.72	4,752.90	47,899.25
Bagagli e cani . .	111 04	493.12	135.75	739.93
Merci a grande vel.	1,505.62	7,043.66	701.95	9,251.23
Merci a piccola vel.	9,907.07	53,751.66	3,970.20	67,628.91
Introiti diversi . . .	459.02	927.45	459.40	1,845.83
Totale . . .	20,253.36	97,091.61	10,020 20	127,361.77

ANNUNZI

OBBLIGAZIONI IMMOBILIARI

PER

LAVORI DI UTILITÀ PUBBLICA ED AGRICOLA

Roma, via Due Macelli, 71

Capitale: Nominale L. 50,000.000 - Emesso 25,000,000 - Versato L. 12,500.000

Le obbligazioni sono di lire 500 e portano l'interesse annuo del 5 0[0 netto, ossiano lire 12.50 per semestre, pagabile al 1° aprile e al 1° ottobre di ogni anno presso tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia. Sono ammortizzabili mediante due estrazioni annuali, ed ogni estrazione comprende il numero di obbligazioni necessarie a far sì che l'ammontare delle obbligazioni rimaste in circolazione non ecceda mai l'importo complessivo dei capitali che restano da rimborsare.

Secondo poi gli Statuti, le obbligazioni non possono essere emesse che in corrispettivo di altrettante annuità, e siccome la Società Immobiliare per la volontà dei suoi Azionisti e per la prudenza dei suoi Amministratori presta solo verso ipoteche o pegni, così le sue obbligazioni per l'indole loro e per le garanzie reali che sono severamente richieste in ogni operazione di prestito possono paragonarsi alle cartelle fondiarie.

Le emissioni sono subordinate all'obbligo d'impiegare una metà del capitale sociale in annualità dello Stato o titoli da esso garantiti. L'altra metà del capitale è collocata in impieghi di carattere fondiario e di tutta solidità.

Le Obbligazioni Immobiliari sono quindi assistite da una duplice garanzia, dalle operazioni di prestito che esse rappresentano e dal capitale sociale. Riuniscono in sè due eminenti vantaggà l'uno di essere un titolo pareggiabile alle cartelle fondiarie, l'altro di avere una commerciabiliti, estesa per tutte le piazze d'Italia, atteso il pagamento fatto in tutte le Sedi e Succursali della Banca Nazionale Italiana tanto degli interessi quanto dei titoli sorteggiati. Le Obbligazioni Immobiliari possedono inoltre un terzo importante vantaggio in confronto dei titoli similari, ed è che rendono il 5 0[0 netto da ogni qualsiasi imposta.

Invece di un credito che spesse volte si dura fatica a realizzare, il portatore di Obbligazioni Immobiliari tiene un titolo facilmente trasmessibile. Invece d'interessi spesso volte pagati senza puntualità, possiede dei *coupons* che si pagano a giorno fisso e due volte all'anno in tutti i capoluoghi di provincia. Invece di un pegno unico, di un solo debitore che spesse volte si è costretti ad esigere forzatamente si ha in garanzia un monte d'ipoteche di primo grado e di pegni speciali, questi e quelle con somma cura studiati, e di più per debitore diretto, pienamente responsabile un Istituto con rilevante capitale.

La Banca Nazionale fa anticipazioni sulle Obbligazioni Immobiliare.

Per maggior comodo degli acquirenti la Società rilascia pure dei Certificati di deposito volontario, obbligandosi a pagare al depositante, senza esigere alcun diritto di commissione tanto l'importo delle cedole maturate, quanto quello dei titoli estratti.

La vendita è affidata:

In **Roma** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano ed al Banco A. Cerasi.
In **Firenze** alla Società suddetta ed al Banco Emanuele Fenzi e C[i].
In **Torino** alla Società suddetta ed al Banco Sconto e Sete.
In **Genova** alla Società suddetta.
In **Milano** al Banco G. Belinzaghi.
In **Venezia** alla Banca Veneta di Depositi e Conti correnti.

Presso i quali Istituti e Banchieri possono ritirarsi le Obbligazioni al prezzo di L. 500 ciascuna, con godimento interessi dal giorno dell'acquisto.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in rottami ed in guide e ritagli di guide	Chilogr.	282,500	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli ed in guide e ritagli di guide	»	3,658,000	»
GHISA vecchia da rifondere . .	»	1,050,900	»
ZINCO vecchio da rifondere . .	»	5,700	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, acciaio e ferro in rottami, rame e piombo, quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **17 Novembre 1883.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 1[2 pomeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 Ottobre 1883. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

D I N A M I T E

SI RENDE NOTO

ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.

CHE LA SOCIETÀ

CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

STABILITA A

CENGIO (Circondario di Savona)

è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti, capsule e miccie,** le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *74 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati.

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM' ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

CANCELLATE IN LEGNO

e filo ferro zincato intrecciato con macchine

Sistema brevettato e premiato a diverse Esposizioni.

Per la chiusura dei Parchi, Giardini, Stazioni, Tramways, Ferrovie, ecc.

MEDAGLIA D' ARGENTO

ESPOSIZIONE ORTICOLA NAZIONALE, TORINO 1882

MEDAGLIA DI BRONZO — ESPOSIZIONE DI MILANO 1881.

Stabilimento **A. Pictet**, via Buniva, 12, TORINO.

Dietro richiesta si spediscono *GRATIS* disegni e prezzi.

LA FABBRICA DI CROGIUOLI

di W. A. RÖMER

in HAINSBERG-DEUBEN (Regno di Sassonia)

raccomanda i suoi **Crogiuoli di grafite di prima qualità** di ogni forma e grandezza, per fondere *metalli d'ogni genere, ferro, acciaio, come pure ferro malleabile e acciaio fuso.*

Questi Crogiuoli che vengono fabbricati solo di *prima qualità* col *miglior materiale*, a mezzo di *macchine di nuovissimo sistema*, e a seconda di un *nuovo processo proprio*, presentano un grande vantaggio per la loro *straordinaria capacità di resistenza*, non soffrono la minima variazione di volume anche al più alto grado di temperatura e richiedono, pel loro riscaldamento, *minor consumo di combustibile*, di qualunque corrispondente crogiuolo di altre fabbriche.

Nel dare commissioni, si prega indicare la qualità del metallo cui deve essere destinato l' uso dei crogiuoli.

COURTIAL E COMPIA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	4
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	76
N. 2 ponti sull'*Alcuringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Corderole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	901
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Veline*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	[illegible]
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Zavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	512
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	126
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	32
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sũe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	287
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 21 Novembre 1883. Num. 47

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA NOVARA-SARONNO

La *Gazzetta Ufficiale* del 3 novembre u. s. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 23 settembre 1883, controfirmato dai ministri Magliani, Genala e Savelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 5 settembre 1883, tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor ing. Marco Visconti, rappresentato dal signor ing. Felice Rodriguez, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Novara a Saronno con prolungamento a Seregno, al detto ingegnere Visconti.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia da Novara a Saronno con prolungamento a Seregno.*

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Francesco Genala, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e il signor Felice Rodriguez, procuratore speciale dell'ingegnere Marco Visconti, come da mandato 1° agosto 1883, legalizzato nella firma dal notaio dott. Giuseppe Arrigoni, esercente nel distretto notarile di Milano,

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda all'ingegnere Marco Visconti la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Novara a Saronno con prolungamento a Seregno che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato.

Art. 2. Il Governo accorda per la concessione di questa linea un sussidio chilometrico di L. 1,000 per anni 35, limitatamente al tratto da Novara a Turbigo.

Art. 3. Emanato il Decreto Regio di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di lire 5,000 di rendita 5 per cento in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale, di cui al seguente articolo.

Art. 4. In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito preliminare di lire 2,000 di rendita in titoli al portatore 5 per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 115, rilasciata dalla Tesoreria di Roma.

Art. 5. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'articolo 3, s'intenderà il concessionario decaduto dalla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 6. Il Governo si riserba di concedere altra ferrovia da Novara a Como per Turbigo a Busto Arsizio e Gallarate.

Quindi il tronco della ferrovia concessa all'ingegnere Visconti da Novara a Turbigo ed a Busto Arsizio, come pure le Stazioni di Novara e di Busto Arsizio, saranno comuni alle due linee con promiscuità di uso, salvo a stabilire a suo tempo, tanto pel tratto comune, che per le Stazioni, equi compensi da determinarsi d'accordo fra i due conces-

sionari, ed in caso di dissenso dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7. Il concessionario per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio in Roma, presso la Banca Italiana, depositi e conti correnti.

Art. 8. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 5 del mese di settembre dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici F. GENALA.

Il Ministro delle finanze, interim del tesoro A. MAGLIANI.

Il Procuratore del concessionario FELICE RODRIGUEZ.

GIANATTI GIOVAN VINCENZO, *testimonio.*
NOVELLO FELICE, *testimonio*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Novara a Saronno con prolungamento a Seregno, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Visconti, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 24 giugno 1882, n. 1208, salvo a presentare all'approvazione del Ministero il progetto per il prolungamento a Seregno.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di quattro anni, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 1° delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto dopo seguita l'approvazione verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Novara, Galliate, Turbigo, Castano, Vanzaghello, Busto Arsizio, Castellanza, Rescaldina e Saronno.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc, cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle Stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 13. Dalla data del Decreto Reale che approverà la presente concessione sino al termine della concessione medesima, sarà pagata dal concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire venti per chilometro di linea di strada ferrata, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno.

All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni, e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della Provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 24. Pel caso preveduto dall'articolo 254 della legge 20 marzo 1865, all. *F*, e quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, il concessionario sarà definitivamente decaduto da tutti i diritti della concessione, e le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà dello Stato, il quale sarà libero di conservarle, o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti, ed il concessionario non potrà pretendere alcun corrispettivo o prezzo per le opere già eseguite, e rispetto alle provviste sarà in facoltà dello Stato di acquistarle dietro stima fatta indipendentemente dalla loro destinazione o di lasciarle a disposizione del concessionario.

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il corrispettivo stabilito dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

CONCORSO DEI COMUNI

NELLE SPESE DELLE FERROVIE

I Ministeri dell'interno e dei lavori pubblici hanno di comune accordo accettato ed elevato a massima costante di giurisprudenza amministrativa un parere recente del Consiglio di Stato, relativo alle spese dei Comuni per concorsi, sussidi ed altro, nella costruzione di ferrovie.

Il Consiglio di Stato, con una lunga serie di considerandi, emise la seguente notevole massima:

« *A priori* non si possono dire facoltative le spese di concorsi, di sussidi, di opere, le quali i Comuni s'impon-

gono per avere nel loro territorio ed in prossimità, od in determinate condizioni d'esercizio le strade ferrate, le loro Stazioni, i tramvia, e tutti quegli altri modi di rapida e sicura comunicazione, i quali più che un desiderio di comodo, sono nello stadio attuale una necessità della convivenza sociale, una condizione essenziale per i traffichi industriali ed agricoli.

« Le spese per le ferrovie o per altri modi di rapida comunicazione sono talvolta imprescindibili necessità per i Comuni, che ove si astenessero dal prender parte in tempo alle discussioni ed alle spese per una ferrovia interessante il loro territorio, nè sapessero adattarsi ai sacrifizi necessarii, potrebbero facilmente essere soverchiati da altri comuni più vigili, ai quali riescirebbe agevole l'attirare a loro esclusivamente tutti i vantaggi derivanti dai tracciati e dalle soste dei treni.

« La legge del 14 giugno 1874 ha ristrette le facoltà ai Comuni gravati di imposte di gettarsi in spese inconsulte e non necessarie, ma non ha escluse quelle che debbansi sostenere per necessità del momento o per leggi successive; come sarebbero appunto le leggi del 29 luglio 1879 e 5 giugno 1881, le quali in alcuni casi impongono ai comuni l'obbligo di concorrere nella costruzione delle ferrovie, in altri accordano la facoltà di accedere ai Consorzi, ed estendendo alle ferrovie il procedimento per i Consorzi delle strade comunali, le hanno, per le spese che ne derivano, in certa guisa pareggiate amministrativamente, come lo sono per gli interessi collettivi della viabilità.

« Escluso in massima il principio che si debbano classificare fra le facoltative le spese che i Comuni si impongono per le strade ferrate, non si avrà nei singoli casi che ad esaminare se sussista la ragione della spesa, e se questa sia stata legittimamente adottata.

« Quando finalmente fra il Consiglio comunale, la Deputazione provinciale ed il Prefetto esiste pieno accordo nel riconoscere la utilità della spesa per concorso ad una ferrovia, non vi ha alcuna convenienza amministrativa ad infirmare questi giudizi per dar ragione ad oppositori che possono essere inspirati da interessi particolari e che alla loro opposizione non trovano appoggio nella legge ».

I TRASPORTI PER FERROVIE
ed il congresso d' Amsterdam

La questione dei trasporti ferroviarii internazionali ha figurato nel programma del Congresso di Amsterdam nella forma di esame dei tre punti seguenti, cioè:

1. Obbligo di trasporto diretto internazionale.
2. La lettera di vettura.
3. La responsabilità delle Compagnie in caso di perdita e di avaria,

tre parti capitali della Convenzione regolata nella seconda conferenza tenutasi a Berna nel 1881.

Successivamente però, attese le premure fatte da molti, così si diceva, la discussione stava per essere rimessa fino a dopo la pubblicazione di un lavoro che si andava compilando, il quale conterrebbe il testo del progetto di Berna colla discussione di ciascun articolo.

Altra ragione del rinvio si indicava nel fatto che molti fra i Delegati che sono intervenuti a Berna impediti di recarsi al Congresso di Amsterdam, speravano di poter assistere più tardi a questa nuova discussione.

Evidentemente un'altra discussione generale del progetto avrebbe dato luogo senza dubbio ad altri rimaneggiamenti della Convenzione, poichè tutto è perfettibile, e da questo fatto ne sarebbe sorto quello più grave di rendersi necessaria una terza Conferenza a Berna. Diciamo più grave, attesochè nella riunione dei Delegati dei diversi Stati aderenti, gli interessi italiani furono indubbiamente tutelati per quanto era possibile, motivo per cui non è senza tema di perdere i vantaggi con non poca pena ottenuti, che noi vedremmo si ritornasse sull'argomento.

La Convenzione di Berna, tal quale fu votata, è giudicata accettabile per tutte le parti contraenti, epperò converrebbe che non se ne ritardasse ulteriormente l'esecuzione, tanto più che ogni indugio va a carico del maggiore sviluppo dei traffici internazionali e ritenuto d'altronde che una esperienza pratica anche di breve periodo potrà meglio far apprezzare quali modificazioni sia utile di recare alla Convenzione stessa.

Fu certamente ispirandosi a queste considerazioni che il comm. avv. Felice Carotti, al quale si devono altri importanti lavori su così ardua questione, pubblicò la sua memoria — *le Congres d'Amsterdam et la convention internationale de Berne en matière de transports par chemins de fer* — e non vi può esser dubbio che la distribuzione di essa a quel Congresso nello scorso settembre non poteva essere fatta in momento più opportuno.

L'avv. Carotti comincia molto provvidamente dal limitare la discussione della Convenzione di Berna ai 3 punti determinati dal programma del Congresso di Amsterdam e col suo esame particolareggiato riassume con somma cura ed altrettanta esattezza le considerazioni che vennero sviluppate dai Delegati degli Stati aderenti, facendole seguire dal testo preciso degli articoli dai quali fu definita ciascuna delle sovraccennate questioni.

In questo riassunto sono pure rammentate le deliberazioni prese in forma di voto su quei tre problemi dalle pubbliche conferenze promosse in Firenze dallo stesso avv. Carotti sotto gli auspici dell'Associazione commerciale, sulle quali egli pubblicò un'accurata ed ampia relazione.

Vengono poscia accennate le disposizioni del nuovo Codice di commercio italiano referibilmente alle questioni summentovate non senza lamentare che ragioni d'ordine generale abbiano impedito che i trasporti ferroviarii venissero regolati in modo speciale e in un titolo distinto.

Una parola ben meritata di riconoscente elogio è indirizzata dall'Autore di quella memoria ai Delegati dei diversi Stati rappresentati a Berna colla certezza che ciascuno di essi avrà continuato a patrocinare presso il proprio Governo la buona accoglienza della Convenzione con quello stesso zelo adoperato nel disputare palmo a palmo la migliore conciliazione dell'interesse speciale con quello reciproco e generale.

Ove appare anche più evidentemente lo scopo proficuo cui l'avv. Carotti ha mirato colla sua memoria si è quando, rammentando le gravi difficoltà incontrate nel portare a compimento la Convenzione, la felice soluzione, concordata fra le parti, dei difficili problemi che in essa ad ogni tratto si incontravano, la provvida determinazione presa sulla proposta dei Delegati francesi di istituire un Ufficio cen-

trale per risolvere le possibili contestazioni fra le Amministrazioni ferroviarie cointeressate, viene a conchiudere che l'unico voto che il Consiglio di Amsterdam può emettere si è quello che la Convenzione di Berna cessi di essere un semplice progetto e diventi al più presto un fatto compinto.

Nel fare questa proposta il comm. Carotti non dissente dal riconoscere che la Convenzione quale fu concordata nel 1881 possa essere migliorata mercè alcune opportune modificazioni; ma poichè il meglio è nemico del bene, consiglia di accettarla tal quale salvo il vedere, in seguito alla sua pratica applicazione, come si possa perfezionare quel patto internazionale evitando frattanto il pregiudizio certo derivante da un più lungo indugio.

Ora ci è grato poter constatare che l' opera zelante del comm. Carotti non poteva essere coronata da migliore successo, imperocchè si è abbandonato il partito improvvido e pericoloso di un rinvio e l'avv. Carotti, nominato a vice Presidente del Congresso, venne invitato ufficialmente a fare un' esposizione delle sue idee alla pubblica adunanza a cui intervenne il Presidente del Consiglio dei Ministri.

Abbiamo in questo fatto importante nuova e solenne conferma della dichiarazione del Governo dei Paesi Bassi il quale manifestò al Nostro ed al Governo svizzero di essere disposto a rinunciare alle modificazioni desiderate di detta Convenzione ove gli altri Stati rappresentati a Berna facciano altrettanto.

Epperò ci resta solo a far voti col comm. Carotti, cui va la meritata lode, che anche gli altri Governi si uniscano a quella determinazione, la sola che può togliere ogni difficoltà e rendere definitiva la Convenzione di Berna, la quale segna un gran passo nella via del progresso e della fratellanza inevitabile dei popoli.

Il commendatore Carotti ha ricevuto una cortesissima lettera del Consiglio Federale Svizzero, il quale, nel ringraziarlo vivamente della sua memoria, gli partecipa di averne spedito un esemplare alla Legazione Svizzera a Berlino e che essa *a etè chargèe par le Conseil Federal d'attirer l'attention du gouvernement allemand sur les interessantes considerations contenues dans ce travail.*

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(Continuazione. — Vedi numero 46).

Macchine utensili per lavorare i metalli. — Numerosa è la raccolta di macchine utensili che si vedevano a Zurigo e nessuno straniero poteva sospettare prima dell'Esposizione, che il ramo delle macchine utensili avesse nell' Elvezia tanti e così distinti fabbricanti.

Accenniamo solamente ai principali.

— La Ditta A. Schmid di Zurigo espone un maglio. Esso è meccanico con molla ad aria: il cilindro guidato da due aste verticali muovesi in una al martello e per mezzo di semplici valvole ad aria si regola facilmente la variazione della corsa e l'elasticità del colpo.

Nel cilindro scorre a fregamento dolce lo stantuffo del maglio e dalla parte superiore e da quella inferiore trovansi delle valvole ad aria, le quali si aprono dall'esterno verso l'interno e sono così fatte che al sollevarsi od abbassarsi del cilindro lasciano penetrare abbastanza aria, mentre ne impediscono la sortita: in tali condizioni lo stantuffo del maglio, senza avere una corsa troppo grande relativamente alla metà del cilindro, oscilla con esso su e giù, ed in grazia dei cuscinetti d' aria che trovansi alle due facce, può rimanere pressochè nel mezzo del cilindro.

Mediante una semplice disposizione meccanica si può far sì che nel moto del maglio si alteri l' effetto della valvola ad aria superiore per cui essa lasci scaricar l'aria nella parte inferiore del cilindro. Allora lo stantuffo trova nella parte inferiore un cuscinetto d' aria più alto ed è obbligato a fare una corsa più lunga nel cilindro. Chiudendo completamente la valvola inferiore si può rendere la corsa dello stantuffo così piccola che il martello non tocchi più il piano superiore dell' incudine. Se invece la valvola si apre, allora si aumentano le oscillazioni e l' impeto dei colpi del martello. Quel che vi ha di notevole in questa specie di maglio si è che i colpi sono sempre elastici sia che si batta un grosso pezzo di ferro, sia che si operi sull' incudine vuota.

Uno di questi magli lavora già da più di due anni nella fabbrica dello Schmid senza che abbia mai avuto bisogno di riparazioni.

— La fabbrica Schnyder Joseph di Losanna espose una bella macchinetta per intagliare le lime. Questa macchinetta, il cui costo è relativamente piccolo, potrebbe essere molto utile nei grandi stabilimenti e nelle grandi officine ferroviarie, ove si devono ritagliare tutti gli anni migliaia e migliaia di lime. Il lavoro si può eseguire con tutta regolarità e con qualunque distanza fra le righe o tagli, a seconda della qualità delle lime.

— I. I. Rieter di Jöss oltre ad esser eccellenti fabbricanti di motori idraulici lo sono anche di macchine utensili. Chi ha visitato il loro stabilimento conosce quale sia la precisione che si richiede ai lavori che in esso si eseguiscono e quali eccellenti macchine abbiano all' uopo preparato.

Nei locali dell' Esposizione misero in mostra: un gran tornio che può servire per tornio parallelo, tornio da ruote montate, da dischi e ruote sciolte e per far viti; un tornio piccolo servibile contemporaneamente per due operai; una ingegnosa macchina trasportabile per far viti; un trapano a leva etc. etc.

— Burgherr A. di Hünebach presso Thun, espose un attrezzo a mano per preparare i denti delle seghe a lame. Questa macchina ha una specie di punzone, comandato da una grande leva, e con essa produce l' intaglio dei denti. La macchina è assai semplice, robusta e costa assai poco.

— La fabbrica R. Landolt di Küssnach, una specialista di trapani elicoidali, espose una bella macchinetta per affilare le punte di questi trapani.

— La Ditta Werkzeug und Maschinenfabrik di Oerlikon vicino a Zurigo è quella che ha il primato in Svizzera per le macchine utensili; la fabbrica è nota non solo

in Svizzera, ma ora si acquistò buona fama anche fuori, tuttochè la sua esistenza dati appena dal 1873. Molte macchine preparansi ora nelle stabilimento per un'Arsenale nelle Indie e per diverse fabbriche del continente europeo.

La mostra fatta a Zurigo dalla fabbrica di Oerlikon comprende un bel numero di macchine egregiamente lavorate e che presentansi eccellenti pel modo con cui sono destinate a funzionare. Queste macchine erano in lavoro giornalmente all'Esposizione, quindi più facile riusciva il farsene una chiara idea ed il giudicare della loro bontà.

La Ditta di Oerlikon espose una bellissima macchina a « pareggiare » (*fraiser*). Questa macchina può fare lavori assai completi che sarebbe molto costoso ottenere colle solite macchine « stozzatrici » verticali o colle « limatrici » La macchina si adatta, per esempio, per la lavorazione delle teste di bracci motori o d'accoppiamento (*bielles*) e per tutti quei pezzi che hanno una forma con direttrice curvilinea irregolare. Essa è d'altronde notevole per la solidità e ad un tempo per la sua semplicità.

Vedeasi poi un bel tornio che si può adoperare tanto come tornio parallelo che come tornio di grossi pezzi, una pialla con due utensili, una macchina automatica per far le viti, una macchina a pareggiare per le punte dei trapani elicoidali.

Interessante si era un'ingegnosa macchina per segnare sui cilindri macinatori dei mulini, che sono fatti con ghisa dura (en coquille), le scanalature ad elica. Questo genere di macchine fu introdotto per primo dalla famosa fabbrica Ganz et C. di Budapest, ma la forma data dalla fabbrica di Oerlikon è diversa da quella di Ganz ed alquanto più semplice.

Si notavano oltre questa, le seguenti macchine:

Un trapano orizzontale; diverse belle limatrici di varie grandezze ed una di esse col movimento d'inversione come nelle piallatrici; diverse macchine a pareggiare, (*fraiser*) orizzontali con uno e tre attrezzi; una macchina per allisciare la superficie esterna di cilindri per mulini, prima di praticarvi le scanalature, etc. etc.

Ad uno dei torni esposti era applicato il misuratore delle velocità, costruito dalla Ditta di Oerlikon e studiato dall'ing. Klose. Esso applicasi pure alle locomotive. Di questo istrumento daremo un cenno parlando dei *mezzi di trasporto*.

La mostra della fabbrica di Oerlikon ci ha lasciato una gradevole impressione, e questa fabbrica merita certo tutta la considerazione che di essa hanno sia gli Svizzeri che gli stranieri.

— Una delle cose che maggiormente attraevano il pubblico nelle gallerie delle macchine si era la raccolta dei piccoli utensili in azione, esposti dalla Ditta *F. Blösch-Neuhaus et Comp. di Biel.*

Questa Ditta si occupa specialmente della preparazione del filo di ferro e fabbrica anche le così dette punte di Parigi e le viti a legno. Le macchine utensili esposte concernevano appunto questi ultimi prodotti.

Una di esse preparava le punte di Parigi direttamente dal filo di ferro: essa con una serie di semplici congegni distendeva il filo, lo tagliava alla voluta misura, e preparava la punta e la testa mediante un piccolo maglio.

Le macchinette per preparare le viti sono poi qualche cosa di sorprendente per la loro piccolezza e per l'intelligente combinazione d'un numero svariatissimo di movimenti che concorrono alla fabbricazione. La vite è preparata greggia, cioè col fusto e colla testa lisci ottenuti da un filo di ferro cui secondo le dimensioni si è formata la testa o a freddo od a caldo, come si usa per i chiodi da ribadire. Così preparate le viti si mettono in un piatto tondo, posto superiormente alla macchina, e che ha un moto continuo di rotazione attorno al suo asse verticale. In questo piatto ad intervalli regolari pesca una specie di forchetta, la cui apertura è di qualche poco più larga del diametro del fusto che hanno le viti. Quando la forchetta si solleva un certo numero di viti vi rimane sospeso per la testa, ed aumentando l'inclinazione della forchetta le viti scivolano in una guida continua che le conduce al posto ove devono essere lavorate. Se tutte le viti pescate nel piatto non giungono a passare nella guida continua, allora la forchetta non può più inclinarsi, e lo impedimento dura fino a che tutte le viti non siano nella guida. Per conseguenza non avviene mai che una vite sia stata sollevata dalla forchetta e poi lasciata di nuovo cadere nel piatto.

La guida continua obbliga le viti a disporsi orizzontalmente e così scorrono parallelamente fra di loro in un condotto elicoidale la cui estremità si apre tutte le volte che la macchina ha ultimato la lavorazione di una vite. Quando il condotto si apre, la vite che ne esce è ricevuta da un sostegno mobile che la porta dinnanzi alla punta che deve segnare il verme. Il passaggio della punta succede due o tre volte, sino a che il verme della vite abbia raggiunto la profondità voluta. Finita quest'operazione, il sostegno mobile abbandona la vite per prendere la nuova che cade dalla guida elicoidale, e quest'operazione è fatta con tale precisione che si direbbe essere una mano d'uomo, non più una macchina.

La vite col verme già fatto è condotta, sempre automaticamente, ad un altro sostegno che la porta dinnanzi ad una piccola rotella a denti il cui ufficio è quello d'intagliare la fenditura che si pratica nella testa delle viti. Anche quest'operazione, tuttochè automatica, è così ben regolata dal complesso degli organi della macchina, che non è possibile far la fenditura più profonda di quella prestabilita. L'operazione si ultima quando è finita la preparazione del verme nell'altra vite, per cui mentre la vite colla testa, preparata è cacciata dal suo sostegno, questo trovasi libero per ricevere la vite che ebbe solo il verme. In tutti questi lavori la mano dell'uomo è quasi inutile, ed un ragazzo può sorvegliare sei o sette di tali macchine, non ad altro dovendo badare che ad alimentare il piatto di viti greggie, ed a fermar la macchina quando per caso una qualche vite preparata invece di esser lanciata fuori siasi ficcata nell'interno del meccanismo, cosa però che succede assai di rado.

Un'altra interessante esposizione di macchine utensili si è quella di *Rudolf Iaecking di Basilea.* Questa Ditta si occupa della preparazione di utensili per lavorare le lamiere di latta, zinco e lamierino di ferro.

Lo studio fatto dalla Ditta tende ad evitare per quanto è possibile il lavoro a mano, e ciò onde ottenere l'unifor-

mità nei pezzi preparati, ed il buon mercato nella produzione.

Troviamo quindi delle macchinette per piegare le lamiere, per fare i risvolti, per unire assieme dei pezzi di lamiera coi loro risvolti, come p. es. il fondo al resto di un vaso di latta. Vediamo poi le cesoie per tagliare in linea retta o circolarmente; le macchine a far le sagome, le cornici ecc. di lamiera, con base ellittica, rettangolare e circolare; le macchine a forare, a punzonare; macchinette per preparare le scatole di conserva; macchina a spianare le lamiere. Colle macchine a formare con sagome speciali si preparano facilmente i gomiti dei tubi, p. es. quelli dei caloriferi, e le diverse parti di questi gomiti sono pur unite fra loro mediante i risvolti opportunamente preparati dalla macchina. Fra le cose esposte figurava un gomito fatto a cono appunto per mostrare fino a qual punto si poteano superare colle macchine in discorso le difficoltà di questo lavoro che, fatto a mano, costerebbe assai caro e non sempre potrebbe riuscire così preciso.

Questo genere di macchine è molto adatto per quelle officine come le ferroviarie, ove si preparano in gran quantità lampade, vasi da olio ed altri oggetti simili di latte e di zinco.

Il prezzo poi di tali macchine è relativamente assai limitato.

Altre macchine utensili per metalli esposero, fra gli altri: *Alex. Geiger et Comp. di Kreuzlingen*, per attrezzi ed utensili per piccole industrie — *G. Ringger di Zurigo*, un piccolo tornio con guida a prisma — *Aemmer et Comp. di Basilea*, torni e pialle da metalli, avendo adottato in queste ultime quelle modificazioni che tendono a proteggere la dentiera centrale dal troppo consumo ed evitano le pressioni contro il banco mobile — *Wernly Bernhard di Ginevra*, per una serie di macchinette adatte alla piccola industria ecc.

Non dobbiamo poi passar sotto silenzio le fucine portatili con attrezzi annessi che erano esposte da *Rieter di Jöss*, *H. Uehlinger di Sciaffusa* e da *N. Bawhofer di Zug*.

Quest'ultima espose anche delle fucine col fucinale tutto in ghisa: l' ugello è fatto a conca e l'apertura dell'aria è oblunga e praticata nel fondo della conca. La stessa Ditta espose una bellissima fucina portatile che sarebbe molto adatta sia per la montatura di ponti e tettoie in ferro, sia per le ferrovie quando devono eseguire riparazioni su macchine e veicoli o su ponti in ferro, lontano dalle Officine. La fucina contiene l'incudine, il banco da lavoro e gli attrezzi da fucinatore: tutto ciò raccolto in spazio relativamente piccolo.

Macchine utensili per lavorare i legnami. — Anche di queste macchine è ricca l'esposizione, tuttochè non tutte le Ditte che preparano macchine da legno abbiano esposto. Così ad esempio la fabbrica di I. I. Rieter et Comp. di Winterthur e quella di *Oerlikon* non esposero macchine per legnami, mentre ambedue, ed in modo speciale la seconda ne fabbricano di eccellenti.

Diciamo ora brevemente delle macchine che troviamo esposte.

La più bella mostra si era quella della Ditta *A. Friedli et Comp. di Berna*, che fece di questo genere di macchine una specialità.

Sono notevoli le grandi pialle a cilindro orizzontali per pezzi lunghi. Esse sono anche munite di un apparecchio speciale di protezione per evitare le conseguenze che potrebbe avere per gli operai il fatto del rompersi del coltello e saltare in aria mentre la macchina lavora. Si hanno poi delle pialle verticali a disco destinate specialmente per alcuni lavori di falegname in grosso (*charpentier*).

Una pialla a trottola per piallare gli orli delle tavole e per preparare le scanalature nei giunti a maschio e femmina.

Una sega a nastro per grossi pezzi, anch' essa munita di un apparecchio speciale per proteggere gli operai contro i pericoli che tal genere di macchina presenta. È notevole in questa sega la disposizione del carrello che si muove automaticamente col pezzo da segare, e quella di un sostegno dei pezzi onde assicurarli e disporli facilmente al piano del taglio.

Si hanno poi diverse seghe a nastro, ma mosse a mano, e qualche sega circolare.

— La Ditta *Ulrich Hatmann di Flums* espone una macchinetta complessa per lavorare i legnami. Essa comprende un trapano ed una macchina a pareggiare (fraiser).

— La Ditta *I. Mürner di Thum* presenta diverse seghe verticali per grossi pezzi, con un bel congegno per assicurare e per avanzare il pezzo da segare.

— *Haemmer et Comp. di Basilea* espongono due specie di seghe per la legna da ardere, una di esse è circolare e messa a macchina, l'altra è solo mossa a mano.

— La Ditta *C. Schaufelberger di Wald* espone anche diverse sèghe a nastro, quasi tutte munite d'apparecchio di protezione e di uno speciale sistema per ottenere la graduale tensione della lama.

L'apparecchio di protezione tende specialmente ad evitare il pericolo che si ha ordinariamente nelle seghe a nastro, quando esse si rompono oppur saltano dalla loro guida; come pure si cerca di provvedere acciò la lama non resti del tutto scoperta e possa danneggiare l'operaio che non presta alla macchina tutta l'attenzione voluta.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Questa mattina con l'intervento di alcuni capi servizio ed ingegneri delle Ferrovie dell' Alta Italia in Torino e dell' ingegnere Direttore dei lavori dell' Esposizione Nazionale, si fece la corsa di prova del binario che congiunge il nuovo scalo-merci della Stazione centrale coi fabbricati della detta Esposizione. Una locomotiva con un carro a bagagli percorse a passo d'uomo tutto il binario e si addentrò nel recinto della Esposizione, ove la ferrovia si sviluppa in più rami lungo i diversi fabbricati. La prova ebbe ottimo risultato e dimostrò che si seppero lodevolmente superare le non lievi difficoltà per le ristrettissime curve e controcurve che si dovettero effettuare.

Questa diretta comunicazione recherà sommo vantaggio all' Esposizione per l'acceleramento dei trasporti, specialmente di grande peso e volume.

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, giovedì hanno avuto termine le conferenze fra i delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie ed il presidente del Comitato esecutivo dell' Esposizione nazionale.

Rappresentavano le ferrovie dell'Alta Italia i comm. Chardon e Stanzani ed il cav. Perrucca; le Meridionali il cav. Prato, e le Romane il cav. Cambi. L'Esposizione nazionale era rappresentata dal presidente del Comitato esecutivo, on. avv. Villa.

Le riduzioni concordate, salva l'approvazione delle rispettive Amministrazioni, sono le seguenti:

Per gli espositori e giurati — Le ferrovie dell' Alta Italia e Romane accordano un ribasso del 60 0[0; le Meridionali e le Calabro-Sicule un ribasso del 50 0[0.

Per tutti gli accorrenti — Le ferrovie dell' Alta Italia e le Romane accordano un ribasso del 35 0[0 sino a 50 chilometri, del 40 0[0 da 51 a 100 chilom., del 45 0[0 oltre i 100 chilom., tanto per i treni diretti che per i treni omnibus. Le Meridionali e le Calabro-Sicule accordano un ribasso del 30 0[0 sino a 100 chilom., del 35 0[0 da 101 a 200 chilom., del 40 0[0 da 201 a 300 chilom., del 45 0[0 oltre i 300 chilom., tenuto conto delle zone precedenti.

Per gli operai in 3.a classe — Le ferrovie dell'Alta Italia e le Romane accordano un ribasso del 75 0[0 per gli operai in più di 10, del 60 0[0 agli operai in meno di 10. Le ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule accordano la riduzione del 50 0[0.

Validità dei biglietti — I biglietti, colle indicate riduzioni, saranno valevoli otto giorni per le percorrenze inferiori a 100 chilom., e 20 giorni per le percorrenze maggiori.

I biglietti ferroviarii saranno aumentati del prezzo di una lira, perchè ai medesimi sarà unito un biglietto valevole per un giorno d'ingresso all'Esposizione.

Merci, macchine, prodotti diversi, bestiame e veicoli, tanto a grande che a piccola velocità — Le ferrovie dell'Alta Italia accordano un ribasso del 60 0[0 sulle tariffe generali e speciali; le ferrovie Romane del 60 0[0 sulle tariffe ordinarie; le Meridionali e Calabro-Sicule del 50 0[0 sulle tariffe ordinarie; salve sempre le tasse minime per ogni linea di proprietà diversa, per tonnellata e per vagone, fissate dalla tariffe in vigore.

><

L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, ha negli scorsi giorni chiamato presso di sè, a Spoleto, i Direttori generali delle tre principali nostre reti ferroviarie, nonchè il comm. P. Valsecchi, onde conferire con loro intorno al progetto ferroviario.

L'on. Ministro ed i Direttori generali fecero ieri ritorno alle rispettive residenze.

><

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia sta studiando per estendere ad altri convogli il provvedimento, già adottato per alcuni treni delle linee Milano-Torino e Milano-Varese, di svincolarli cioè dal servizio merci a grande velocità rendendoli accelerati, nell'intento di assicurarne il regolare andamento e di meglio soddisfare alle esigenze del pubblico.

><

Abbiamo da Udine che quella Deputazione provinciale appositamente interessata dal Ministero dei lavori pubblici, ha dichiarato da parte sua nulla ostare che sia concessa alla Società Veneta di pubbliche costruzioni, la costruzione e l' esercizio di una ferrovia economica da Udine a Cividale.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel riferire sui progetti relativi alla ubicazione della Stazione di Palmi e dei tronchi della ferrovia Eboli-Reggio denominati: Bagnara-Palmi e Palmi-Gioia, ha espresso il parere che prima di prendere in merito una decisione definitiva sia conveniente di affidare ad una speciale Commissione, composta di Ispettori del Genio civile e delle miniere, lo incarico di procedere ad una visita delle località, onde poter avere esatta conoscenza della natura dei terreni da attraversarsi colla ferrovia ed essere in grado di giudicare della gravità dei pericoli che sembra si avrebbero a temere per la stabilità della strada, qualora venisse seguito il tracciato alto.

><

Per adottare la variante al tracciato approvato della ferrovia Lecco-Colico, relativa alla Stazione di Bellano, per la quale numerose istanze furono indirizzate al Governo dai Comuni nell'interesse del commercio e dell'industria dell' alto bacino del Lago di Como e della Valvassina che fanno capo a Bellano, una grave difficoltà si affacciava, quella cioè dell'attraversamento degli acquedotti che animano gli importanti opifici bellanesi, per le gravi indennità che potevano venir domandate dagli interessati per danni, compensi ecc.

Siamo ora informati che le Ditte interessate hanno formalmente dichiarato che da parte loro non sarebbero sollevate pretese straordinarie, oltre le indennità di ragione; ed il comune di Bellano, che provvide a ritirare le dichiarazioni delle Ditte, ha facoltizzata la propria Giunta a garantire all'uopo il Governo.

Vinte per tal guisa le difficoltà che si opponevano all' adozione della variante, non resterebbe altro che il Governo la adottasse; e per ciò ottenere, i Comuni interessati hanno fatto vive istanze a S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

><

È stato sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici il contratto d'appalto delle opere e provviste occorrenti all' armamento della via e delle Stazioni del tronco da Ivrea a Tavagnasco (ferrovia Ivrea-Aosta) appaltato al sig. Francesco Cavallo.

><

La Società anonima della tramvia Milano-Tradate-Gallarate si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici per avere la facoltà di far marciare i treni della tramvia con velocità di 18 chilometri all' ora e di poter comporre i treni dei viaggiatori con sei vetture.

I frequenti inconvenienti che si verificano sulle tramvie a noi sembra forniscano materia, anzichè di largheggiare, di restringere piuttosto le facoltà delle Ditte concessionarie in ordine alla marcia dei treni.

Egli è certo che nella tramvia, della quale abbiamo fatto cenno, sono in servizio locomotive assai pesanti epperò usando un maggior numero di veicoli si verrebbero a peggiorare in modo sensibile le condizioni di sicurezza pella circolazione ordinaria, riuscendo assai più difficile l'arresto dei treni.

Una concessione consimile venne fatta alle tram-

vie della provincia di Brescia; ma una tale concessione, appunto per gli inconvenienti a cui dava luogo venne tosto revocata, ed il numero dei veicoli componenti i treni viaggiatori fu stabilito in numero non maggiore di quattro.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, allo scopo di sollecitare gli studi definitivi della linea di 4.a categoria Castelvetrano-Porto Empedocle, ha istituito un'ufficio tecnico di sezione a Sciacca.

><

Ci scrivono da Girgenti che quella Giunta municipale in sua recente adunanza ha deliberato di far voti a S. E. il Ministro dei lavori pubblici perchè, esaudendo i giusti desiderii di quella cittadinanza, voglia anche a titolo di giustizia distributiva adottare come per le città di Messina, Catania e Caltanisetta anche per Girgenti il termine di 12 giorni per la gita e ritorno a Palermo.

Attualmente gli abitanti di Girgenti nel recarsi colla ferrovia in Palermo godono del biglietto di andata e ritorno per la sola durata di 24 ore, e questa durata, per la sua brevità, riesce ad una gran parte degli abitanti stessi di niun giovamento, imperocchè, attingendo essi in Palermo tutte le principali risorse del loro commercio, sentono estremo bisogno di un termine più lungo per potere con profitto attendere alle varie loro operazioni commerciali.

><

La Direzione generale delle ferrovie Meridionali ha sottoposto per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di un fabbricato definitivo per i viaggiatori nella Stazione di San Vito Lanciano lungo la linea da Pescara a Foggia.

Attualmente serve da fabbricato-passeggeri una baracca in legno che, costruita nel 1863, all'epoca cioè dell'apertura della linea, è in condizioni tali da non potere più essere utilizzata pel servizio al quale venne destinata.

Il provvedimento proposto dalla predetta Società è quindi necessario, massime che è consigliato dalla importanza della Stazione, alla quale fa capo una città capo luogo di circondario, e dalla convenienza di provvedere il personale che deve pernottare in Stazione di un fabbricato che meglio dell'attuale valga a ripararlo nella stagione invernale.

><

Col giorno 22 novembre verranno attivati gli apparati di sicurezza, sistema Saxby Farmer, che manovrano gli scambi ed i segnali dei bivi Vigevano, Ghisolfa e Simonetta, sulle ferrovie dell'Alta Italia.

><

Pubblichiamo, per ordine di graduatoria, l'elenco degli Ingegneri che ottennero l'idoneità nell'ultimo concorso d'esami, aperto dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per coprire i posti vacanti nel proprio personale tecnico:

Bertoldo Luigi — Forlani Giuseppe — Borgatti Edmondo — Maternini Francesco — Cuore Antonio — Righetti Silvio — Bazzaro Enrico — Mallegori Pietro — Bonardi Carlo — Bombicci-Porta Tito — De-Pace Francesco — Rocca Giuseppe — Parodi Alessandro — Verga Vittorio — Magnaghi Gustavo — Ottino Umberto — Scolari Amalarico — Hannau Vico — Brachini Marsilio — Pichi Edoardo — Ponzo Michelangelo — Savio Eugenio — Radini-Tedeschi Cesare — San Nicolò Cesare — Menoni Alberto — Zanoncelli Paolo — Poluzzi Alessandro — Ottino Cesare — Cassini Francesco — Martini Guido — Bruni Emilio — Tubaldini Luigi — Gennari Francesco — Formenti Paolo — Ginella Aristide — Gallian Giovanni — Gerbino Camillo — Regazzoni Alessandro — Vigorelli Andrea — Ulivieri Oliviero — Vimercati Alessandro — Jacchini Carlo — Sometti Pietro — Zoncada Pietro — Bassani Valentino — Guidi Gerolamo — Bruni Alessandro — Giacosa Corrado — Ferrari Pietro — Sassi de Lavezzari Francesco — Travelli Giuseppe — Fumanelli Alberto — Quagliotti Cesare — Porro Enrico — Seita Alberto — Beretta Stefano — Favretti Pietro — Gibelli Raffaello.

><

Sappiamo che gli ingegneri italiani, già appartenenti alle Ferrovie dell'Alta Italia, i quali da due anni circa sono addetti alla costruzione della Ferrovia delle Asturie, Galizia e Leon, sono stati l'oggetto di distinzioni onorifiche molto lusinghiere per parte del Governo Spagnuolo in occasione del compimento di una parte della rete, costrutta in mezzo ad eccezionali difficoltà e che venne inaugurata con grande solennità dal Re Alfonso nello scorso settembre.

Il signor cavaliere Giuseppe Oliva, ingegnere in capo delle costruzioni, venne insignito della Commenda di Numero di Isabella la Cattolica: il sig. cavaliere Vincenzo Valagussa, ingegnere in capo della Manutenzione e dei lavori, fu nominato commendatore dell'Ordine di Carlo III, e l'ingegnere Antonio Plateo, capo sezione, cavaliere di Carlo III.

Siamo ben lieti di poter annunziare siffatte onorificenze, le quali provano come i nostri tecnici, che si trovano all'estero, sappiano far onore a se stessi ed al loro paese.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato i seguenti fabbisogni e capitolati d'oneri per l'acquisto mediante pubblica gara:

Di piastre di rame da locomotive in barre e fogli per la spesa presunta di L. 703,000: di chilogrammi 50,000 di stagno in pani per un importo di L. 13,000; di chilog. 400,000 di lamiere in ferro di spessore inferiore ai 4 millimetri il cui ammontare è preventivato in L. 156,000; di chilog. 450,000 di cotone in filetto, per la spesa di L. 225,000; di chilogrammi 500,000 di ghisa fusa in pezzi greggi per l'importo di L. 110,000; di chilog. 800,000 di lamiere di ferro di spessore superiore ai 4 millimetri, spesa L. 320,000; di chilog. 760,000 di ferro in barre per l'importo di L. 206,400.

Il Consiglio stesso prese anche le deliberazioni seguenti:

Autorizzò la riduzione in atto regolare degli schemi di convenzione da stipularsi: colla Ditta Andrea Ferrario, per la continuazione per un anno del servizio dell'Agenzia di città in Bologna; colla Ditta Cairo Graziano pel servizio di trasporto dei bagagli in servizio interno dalla Stazione di Arona ai Piroscafi del Lago Maggiore e viceversa:

Sottopose all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i preventivi per le seguenti spese: pell'impianto di una gru da pesi nella Stazione di Valle — pell'impianto di una gru fissa nella Stazione succur-

sale di Torino — pell'impianto e manutenzione di siepi di chiusura e cancellate a graticcio per difesa lungo la nuova linea di circonvallazione di Milano — per la costruzione di un fabbricato ad uso ufficio merci a p. v. nella Stazione di Torino P. N. — per l'impianto di un nuovo binario morto nella Stazione di Arquata — per adattamento di un casello ad uso fabbricato passeggeri per la fermata di Pontida;

Approvò il contratto stipulato colla Ditta Armando Raggio per la fornitura di 100,000 tonnellate annue di carbone in mattonelle:

Sottopose all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la proposta di un nuovo organico del personale per le officine del gaz e dell'illuminazione elettrica:

Approvò in massima il programma per l' acquisto di combustibili per l'esercizio 1884, limitando per ora l'autorizzazione alla sola parte occorrente nel 1° semestre 1884;

Approvò la spesa di L. 1320 per l'impianto di una fermata al casello n. 37 della linea Mantova-Modena:

Id. di L. 300 per impianto nella Stazione di Stradella degli apparecchi necessarii pel servizio degli scaldapiedi dei treni della nuova linea Stradella-Pav.a.

><

Pareri del Consiglio di Stato:

Dichiarazione di pubblica utilità per il consolidamento d'una frana sulla linea Messina-Siracusa.

Id. d'un progetto di lavori per l'impianto d'un servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Dolo sulla linea Venezia-Peschiera.

Approvazione di variante del piano d' ingrandimento della città di Torino nel quartiere del corso Oporto.

Id. riappalto dei lavori di manutenzione di opere d'arte nel porto di Ancona.

Id. appalto dei lavori di manutenzione del porto di Oneglia (porto Maurizio).

Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori per l' ampliamento della Stazione di Bicocca sulla linea Catania-Siracusa.

Approvazione del progetto per lo spezzamento in tre parti della Galleria di Piteccio sulla linea Pistoia-Bologna.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevolmente sui seguenti affari:

Approvazione dell'ampliamento della Stazione di Stradella (Ferrovie Alta Italia).

Id. id. della Stazione di Tortoreto sulla linea Ancona-Otranto.

Progetto definitivo riformato del tronco Pomigliano-Arco-Marigliano sulla ferrovia Napoli-Baiano.

Progetto di appalto del terzo tronco Altavilla-Benevento nella ferrovia Benevento-Avellino.

Progetto di variante tra Agliari e San Giustino nel primo tronco della ferrovia Arezzo-Fossato.

Provvista di materiale fisso per le Stazioni del tronco Casalmaggiore-Piadena nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

Progetto riformato per una ferrovia economica Piovene-Arsiero.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere nella sua seduta dei 13 novembre 1883 discusso alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

1. Lavori diversi nella Stazione di Roma ed in quella di Ciampino e prolungamento dei binari di raddoppio in vicinanza della Capitale.

2. Ampliamento e miglioramento dei fabbricati della Stazione di Terni.

3. Costruzione di una chiavica nella Stazione di Civitavecchia.

4. Costruzione del lastricato al Capannone transito a Pisa Centrale.

5. Concessione di un binario industriale alla Stazione di Livorno S. Marco alla Ditta Uzielli e C.

6. Contratto colla Società Anglo-Romana per l'impianto dell'illuminazione elettrica alla Stazione di Roma.

7. Acquisto di materiale telegrafico, e di ghiaia e di pietrisco.

FERROVIA SUCCURSALE DEI GIOVI

Pubblichiamo lo specchio dell'avanzamento della grande galleria di Ronco a tutto ottobre 1883, che ci viene gentilmente favorito dalla Direzione tecnica dei lavori, e che servirà a correggere qualche inesattezza in cui siamo incorsi nell'ultimo numero del *Monitore*, riportando le notizie dei giornali genovesi:

		SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura		
		Piccola sezione	Grande sezione	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
1. Perforazione Galleria definitiva	Imbocco sud (Ponterosso)	100.50	98.00	»	84.75	»	»
	Imbocco nord (Ronco)....	215.00	171.00	176.00	165.00	»	»
	Attacchi dalla finestra della Pieve..........	191.00	60.00	»	30.00	»	»
Totale avanz.° Galleria definitiva m. l.		516.50	329.00	176.00	279.75	»	»
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi	Galleria di direzione (Ponterosso)........	95.50	90.00	56.00	84,00	56.00	15.00
	Pozzi verticali N. 2 e 8	97.00	103.00	97.00	97.00	97.00	4.30
	Finestra della Pieve...... / Pozzi inclinati di Busalla	243.00	221.00	148.00	187.00	149.00	132.00
Totale avanz.° gall. ausil. e pozzi m. l.		435.50	414.00	301.00	368.00	302.00	151.50

Ammontare dei lavori a tutto ottobre 1883	1° tronco............	L.	609,313.25
	2° id.	»	823,549.33
		Totale L.	1,432,862.58
Ammont. totale dei lavori a tutto settembre	1° tronco 326.895.60		
	2° id. 599,875.51	»	926,771.11
Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di ottobre 1883		L.	506.091.47

Giornate di operai impiegate nell' ottobre	1° tronco N.	48,209.75
	2° id. »	35,000.—
	Totale N.	83.209.75
Media giornaliera delle giornate di operai nel mese di ottobre 1883 N.		2,773.65

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Il 6 dicembre al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra Grotte e Montefiascone; lunghezza m. 8,871.13; importo L. 791,000; cauzione provvisoria L. 39,000, definitiva L. 79,000. Fatali a giorni 15 dal deliberamento.

Ferrovia Benevento-Avellino. — Alle ore 10 ant. del 3 dicembre p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Avellino si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra Prata ed Altavilla Irpina, della lunghezza di m. 8757,57, in provincia di Avellino, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri di armamento e del materiale fisso per le Stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 4,219,000.

I lavori dovranno essere compiuti in mesi dodici pel tratto di m 1587.79 a partire dall'estremo Prata, ed in mesi settandue per tutto il tratto rimanente, l'uno e l'altro termine decorribile dal giorno in cui s'intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 130,000, ed in lire 260,000 quella definitiva.

Il termine per i fatali resta stabilito a giorni 15 successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Il 28 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento delle stazioni lungo la ferrovia Zollino-Gallipoli, per la presunta somma di lire 138,236.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta nel termine di due mesi pel materiale dei tronchi 1°, 2° e 3°, e di tre mesi pel rimanente, decorribili dal giorno in cui l'Amministrazione rimetterà all'appaltatore le rotaie per il confezionamento degli scambi.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 7000, ed in lire 14,000 quella definitiva. — I fatali scadono il 3 dicembre p. v.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Il 1° dicembre p. v. presso la Prefettura di Ascoli-Piceno si addiverrà all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una stazione nella località detta di Porto d'Ascoli alla diramazione della ferrovia Ascoli-San Benedetto colla litorale adriatica Ancona-Brindisi escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dell'armamento, del relativo inghiaiamento e del materiale fisso, da compiersi entro sei mesi. — L'ammontare è fissato in L. 85,500. La cauzione provvisoria è di L. 4,300; la definitiva di L. 8,550. Il termine dei fatali è stabilito a quindici giorni successivi alla data dell'avviso di seguìto deliberamento.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Il 28 corrente presso la Prefettura di Lecce avranno luogo gli appalti: 1° della fornitura di scambi per binari armati con rotaie di acciaio del sistema Vignolles, da servire per le stazioni di Monteiasi, Montemesola, Francavilla, Fontana, Oria, Latiano e Mesagne della linea Taranto-Brindisi; 2° della provvista del materiale fisso occorrente nelle stazioni comprese nella linea medesima.

Il *primo lotto* comprende: scambi semplici a crociamenti con cuore capovolgibile in acciaio fuso n. 28. Importo L. 56,900, cauzione provvisoria L. 2,800, definitiva L. 5,600 Consegna di n. 8 entro 4 mesi dalla data del contratto, di 16 entro il maggio 1884, di 4 entro il settembre 1885.

Il *secondo lotto* comprende: n. 6 gru da pesi della portata di tonnellate 5; n. 2 vasche rettangolari in ferro per fornitori; n. 2 gru idrauliche a collo girevole; n. 1 macchina a vapore con pompa; n. 14 segnali a distanza a disco girevole. Importo L. 52,450. Cauzione provvisoria L. 2000, definitiva L. 5300. Consegna: parte entro mesi 4 dalla data del contratto, parte entro maggio 1884 e parte entro settembre 1885. — I fatali scadono nei 15 giorni successivi alla data dell'avviso del seguìto deliberamento.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'appalto del 16 novembre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Brescia e Mandolossa, dell'importo ridotto a L. 456,691.14 alla Prefettura di Brescia andò deserto e al Ministero dei lavori pubblici offrì il ribasso di L. 1.65 p. 0[0 il sig. Pietro Valentini, domiciliato a Rovigo, che rimase definitivamente aggiudicatario.

— L'appalto del 17 novembre per la costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po e dei rilevati d'accesso, presso Casalmaggiore a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, dell'importo ridotto a L. 3,126,733.40 diede i risultati che seguono: al Ministero dei lavori pubblici concorsero la Società Veneta di costruzioni che offrì il ribasso di L. 5.07 p. 0[0; la Società delle Officine di Savigliano L. 5.02 p 0[0; il sig. Pietro Valentini L. 5.10 p. 0[0. Alla Prefettura di Cremona offrì il ribasso di L. 5.10 p. 0[0 la Società Fives Lille, che rimase provvisoriamente deliberataria, la sua offerta essendo stata presentata prima di quella del sig. Valentini. Alla Prefettura di Parma non vi furono offerte.

Ferrovia Novara-Varallo. — Alle ore 10 ant. del 3 dicembre p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Novara si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra Borgosesia e Varallo della lunghezza di m. 10263 30, in provincia di Novara, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le stazioni, per la presunta somma, di lire 2,020,000.

I lavori devono essere compiuti nel termine di mesi trentasei decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 75,000, ed in L. 150,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguìto deliberamento.

Ferrovia Roma-Viterbo — Siamo informati, dice la *Libertà*, che la proposta che la Giunta municipale farà al Consiglio per la ferrovia Roma-Viterbo, sarà di concorrere con un milione alla costruzione della linea.

Questa somma congiunta a quella già decretata dalla Provincia, basta ad assicurare la costituzione obbligatoria del Consorzio, che avrebbe potuto essere formato più di un anno fa, se non fossero sopraggiunti incidenti che non giova adesso ricordare.

Speriamo che tutti i Comuni interessati si affretteranno a fare quant'è mestieri, affinchè il Consorzio possa costituirsi presto, e sia possibile effettuare un disegno da tanti anni vagheggiato

Il concorso d'un milione per parte del Municipio di Roma non è scarso e risponde, giusta ai riparti fatti al Ministero dei lavori pubblici, a quanto può spettargli per legge Nè bisogna dimenticare che Roma, in parte maggiore o minore, dovrà concorrere ad altre ferrovie, per congiungersi direttamente e prontamente con tutto il territorio del circondario di Civitavecchia toccando Corneto e Toscanella.

La Giunta municipale, avendo risoluto di far la proposta al Consiglio, merita lode da quanti hanno fior di senno; ed il Consiglio approvandola, sarà del pari lodevole.

Ferrovia Monselice-Legnago. — Il Consiglio provinciale di Verona ha approvato il concorso della Provincia nella spesa per la costruzione della ferrovia Monselice Legnago raccomandando che la stazione di Legnago sorga entro la nuova cinta fortificatoria; che in quanto sia possibile si procuri di dare una stazione di passeggieri a Minerbe; che si veda di diminuire la quota di concorso

assegnato alla provincia di Verona, concorso fissato nella misura del 167 per mille.

— L'appalto del 17 novembre per la costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, comune colla ferrovia in esercizio Padova-Rovigo, compreso fra la stazione di Monselice ed il canale Bisatto, dell'importo ridotto a L. 71,199 24 alla Prefettura di Padova andò deserto e al Ministero dei lavori pubblici offrì il ribasso di L. 6.06 p. 0[0 il sig. Pietro Valentini, domiciliato a Rovigo, che rimase provvisoriamente aggiudicatario.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Il Comitato formatosi in Genova per sostenere il progetto di ferrovia Genova-Borgotaro erasi rivolto a quella Deputazione provinciale per ottenere che la somma di L. 10,000, già stata dal Consiglio assegnata agli studi della linea Genova-Piacenza, fosse distolta dalla primitiva destinazione ed erogata invece per gli studi del progetto Navone; ma la Deputazione provinciale all'unanimità respingeva tale istanza.

— A Genova si costituì il Comitato promotore della ferrovia Genova-Piacenza. Presidente è il comm. Rossi, deputato provinciale, vice-presidente l'avv. Ageno; sono membri i deputati Priario e Argenti, l'avv. Ratto, il principe Centurione, l'avv. Peirano, il marchese Spinola, l'ing. Gamba, l'ing. Perone.

Fu eletto segretario il signor Palazzi.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Mandano da Besozzo alla *Cronaca Varesina:*

Godo di potervi partecipare che ormai i lavori sulla ferrovia Gallarate-Besozzo-Laveno volgono al loro termine; da Gallarate a Ternate, da Besozzo a San Giano, al qual punto avverrà l'incontro colla Novara-Pino, la ferrovia è in condizione da poter essere esercitata dall'oggi al domani.

Dove c'è ancora molto da fare, almeno per un paio di mesi, è alla trincea di Malgesso, causa di tanti litigi e divergenze fra l'Impresa costruttrice Luraschi ed il Governo, litigi e divergenze che hanno fatto sospendere i lavori per parecchi mesi.

Ora però si lavora con grandissima attività e con mezzi poderosi alla difficile opera: sono dai 400 ai 500 operai, con parecchie locomotive che sulla tratta di poco più che un chilometro, lavorano giornalmente ad allargare e ad assicurare i contrafforti di quella imponente e ribelle trincea scavata, si può dire, in un banco di argilla, che si screpola e si muove da tutte le parti, e specialmente dall'insotto all'insù. Ma il lavoro dell'uomo e l'arte vincono ormai qualunque ostacolo.

I manufatti sulla linea ormai compita sono non pochi e di molta importanza; particolarmente eleganti i ponti in ferro a Malgesso (uno finito, l'altro in costruzione), quello in muratura, a 7 arcate, sul fiume Bardello, a Besozzo e quello per la comunicazione fra i due Comuni di Besozzo e di Bogno.

Ferrovia prealpina — Il Comitato Verbanese ha preso la seguente decisione:

« Il Comitato udite le osservazioni dei signori delegati del Comitato Biellese, esaminata la memoria e relazione del sig. Locarni e il relativo ordine del giorno adottato dalla Camera di commercio di Torino ad unanimità di voti:

« Ritenuto che la linea prealpina propugnata in detta relazione va acquistando il favore dell'opinione pubblica nel Piemonte, e delle persone influenti, dei deputati dei maggiori centri, nonchè dei primarii industriali della regione a percorrersi;

« Che la progettata linea, per quanto richieda una considerevole spesa, presenta tali elementi di produttività, attesi i bisogni a cui è destinata a soddisfare, da non lasciar dubbio sulla manifesta prevalenza ora riconosciuta sulla linea Santhià-Borgomanero;

« Che il Comitato Verbanese è evidentemente interessato ad appoggiare vivamente quella migliore linea che in definitiva realizzi i suoi voti attuando la Gravellona-Locarno;

« Delibera a parziale modifica della tassativa sua istanza di accordo con Torino e col Gottardo, mediante la linea Santhià-Borgomanero, di cui nella memoria inoltrata al Ministero dei lavori pubblici, in unione al Municipio di Intra, di associarsi al voto della Camera di commercio di Torino e dei Comitati Biellesi, Canavese e di Valsessera, colla espressa condizione che, abbandonato il tronco Borgomanero-Sesto-Calende, venga la linea prealpina a raccordarsi al Gottardo per la sponda destra del Lago Maggiore ».

— Il 18 corr. il Comitato biellese per la ferrovia prealpina, unitamente a membri della Giunta municipale, si recarono ad Intra ed ottennero la piena adesione di quel Municipio e Comitato locale al progetto dell'ing. Locarni Giuseppe per il raccordamento di Torino-Locarno, per Ivrea-Biella Intra, avendo quel Municipio revocata la precedente deliberazione favorevole alla ferrovia Torino-Sesto Calende.

Ora i Comitati biellese e di Intra si recano ad Ivrea, dal cui Comitato hanno già ricevuto affermazione favorevole, per concertare le pratiche da iniziarsi col Municipio di Torino, che instano si faccia promotore presso il Governo per un efficace appoggio al progetto Locarni, già stato adottato con voto unanime dalla Camera di commercio di Torino.

Il Comitato biellese si è messo in relazione con tutti i Comitati già formati nei vari paesi che si trovano sulla linea ed ebbe da tutti cordiali accoglienze e promesse di efficaci aiuti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Per l'officina di riparazioni della ferrovia del Gottardo da costruirsi a Bellinzona o Biasca fu stabilita la somma di lire 1,102,000.

— La causa dell'impresa Favre contro la Società del Gottardo si avvicina ad una soluzione. Giorni fa gli avvocati si scambiarono le conclusioni ed il tribunale ha nominato i periti che devono esaminare le questioni tecniche. Appena questi avranno fatto la relazione il tribunale pronunzierà la sentenza.

— Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), durante lo scorso mese di ottobre fu il seguente: Persone trasportate 88,000, introito fr. 448,000; merce trasportata tonn. 45,680: introito fr. 562,000. Introito complessivo fr. 1,010,000, ossia fr. 3796.99, (ottobre 1882: fr. 3880.86 settembre 1883 fr. 3909.78) in media per chilometro.

Le spese dell'esercizio durante il mese di ottobre, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione dell'armamento e del materiale di esercizio e l'interesse del prestito, e dedotti gli introiti per censi, essendo state in complesso di fr. 424,000, ossia di fr. 1,594 (ottobre 1882: fr. 1,338,15; settembre 1883, fr. 1,609) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 586,000 (ottobre 1882: fr. 635,677.62; settembre 1883 fr. 612,000).

Ferrovie svizzere. — In una conferenza che ebbe luogo in questi ultimi giorni a Zurigo sotto la presidenza del consigliere federale Welti circa agli obblighi di costruzione della ferrovia Nord-Est, ed alla quale erano presenti anche il sig. consigliere federale Deucher ed i rappresentanti delle sei ferrovie interessate, venne risolto che prima che sia spirato il moratorio, cioè prima del 1886, non sarà costrutta nessuna delle sei linee. Però il Consiglio federale si riserva di decidere se queste ferrovie debbano essere costrutte e quale di loro dev'essere fatta.

Ferrovie francesi. — Il *Journal de Genève* pubblica una convenzione conchiusa il 30 ottobre u. s. fra il Consiglio di Stato di Ginevra ed il Consiglio d'amministrazione della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, riguardo allo stabilimento e all'esercizio d'una ferrovia da Ginevra (Vollandes) a Annemasse. Questa linea avrà una lunghezza di 4.2 km. Il costo è preventivato in 3,500,000 franchi.

— Il Senato ha approvato tutte le convenzioni ferroviarie

Ferrovie portoghesi. — All'appalto per l'aggiudicazione della linea Beïra-Baïxa, furono presentate tre offerte, cioè: quella della Compagnia reale di ferrovie Portoghesi, milreis 35,800; quella dei signori Henry Burnay e Comp. milreis 36,300; quella della Banca Lusitana milreis 36,395. Era la cifra del costo chilometrico della linea da costruirsi che formava la base dell'offerta, e la stima governativa di questo costo era di 37,000 milreis.

Ferrovie spagnuole. — Il sig. Brüll ha impiantato nelle miniere di ferro di Dolcido, in provincia di Santander (Spagna) una ferrovia a catene penzolanti pel trasporto del minerale dai cantieri d'estrazioni al posto.

Questa ferrovia si forma d'una catena continua arrotolata alle due estremità intorno a due puleggie orizzontali e produce una circolazione continua del minerale dall' un capo all'altro, a mezzo di piccoli vagoni a forca, che portano 400 chilogrammi di materiale, pesano vuoti 100 chilogr. e girano su una via larga da 0.50 a 0.60.

Le ascese e discese possono, senza inconvenienti, raggiungere il 30 per cento. Il solo inconveniente che offra il sistema è di non prestarsi alle curve. Bisogna, nel caso, procedere per via di spezzate.

La rotaia è di 8 chilogrammi per metro: la velocità varia da 2 a 6 chilometri all'ora.

Il costo massimo è di 100 mila franchi il chilometro.

La Galleria dell'Arlberg. — Abbiamo annunziato nel precedente numero la rottura dell' ultimo diaframma della grande galleria dell'Arlberg, destinata a congiungere con una ferrovia la valle dell' Inn alla valle del Reno, l'Austria alla Svizzera, senza passare in territorio germanico.

La nuova galleria dell'Arlberg è la terza di quelle opere grandiose, di cui giustamente si gloria la nostra epoca: le due prime sono il traforo del Cenisio e del Gottardo.

Riguardo all'Arlberg è da notarsi che il perforamento del monte è tutto merito dell'operosità di ingegneri austriaci ed italiani.

Il traforo si è compiuto martedì scorso in condizioni di sorprendente esattezza circa l'asse della galleria, e ciò malgrado la difficoltà grave del vario livello del piano della galleria.

La stessa singolarità verificatasi rispetto al Gottardo emerse pure riguardo all'Arlberg; vale a dire che la lunghezza vera della galleria non corrisponde esattamente al calcolo dello spessore del monte. Gli ingegneri calcolarono lo spessore del monte a 10,262 metri; invece si è constatato, mercè la misurazione della lunghezza della galleria, che questo è di circa tre metri di meno. Qui non si tratta però d'un vero errore di calcolo, bensì dell'effetto che la forza di attrazione esercita sopra gli stromenti di misurazione, in guisa che nella misurazione di un monte il suo diametro apparisce un poco più lungo della realtà.

I lavori preliminari per questo traforo ebbero principio il 22 giugno 1880. — Le perforatrici ad aria compressa furono poste in funzione il 13 novembre 1880, cosicchè agirono esattamente tre anni.

L'Arlberg ha fatto meno vittime, tra gli operai, che il Cenisio e il Gottardo. — Anche le condizioni sanitarie degli operai furono sempre abbastanza buone, vale a dire che essi soffrirono meno dei loro compagni del Cenisio e del Gottardo.

Catastrofe ferroviaria in Francia. — Si ha da Grenoble che un terribile accidente è accaduto il 17 corr. sulla linea in costruzione da Saint-André-le-Gaz a Chambery, sulla quale scorreva un treno carico di materiali e di molti operai. Tutto ad un tratto si ruppero i freni, ed il treno andò vertiginosamente fino alla fine della strada, dove avvenne un urto terribile. I vagoni, precipitati gli uni sugli altri, andarono a pezzi; un operaio francese restò morto sul colpo, cinque operai piemontesi riportarono gravissime ferite; il numero dei contusi e dei feriti leggermente è grandissimo.

Disguido ferroviario. — Leggesi nel *Cittadino* di Trieste in data del 15:

Sulla linea Trieste-Vienna fu evitata, lunedì scorso, una grave disgrazia. Un carrozzone di prima classe del treno postale uscì dalle guide nel tratto fra la Stazione di Laase e quella di Saloch. Malgrado le grida disperate dei viaggiatori, il macchinista non si accorse del caso, e quindi il treno continuò per oltre un chilometro la sua corsa, trascinando seco il vagone sviato, il quale, compresso fra gli altri carrozzoni, produceva un grande strepito e segnava con le ruote un profondo solco sul terrapieno della strada, sollevando perfino un turbine di ciottoli. Quando il convoglio fu fermato, le due ruote anteriori del vagone sviato erano completamente frantumate e il vagone stesso, nel quale si trovava anche il principe Windischgrätz, era assai danneggiato.

Nessuno dei passeggieri sofferse danno; corsero però grave pericolo, poichè il convoglio si avvicinava ad un ponte, e, se non fosse riescito di arrestarlo prima, sarebbe avvenuta una grave disgrazia, essendo certo che i viaggiatori spaventati si sarebbero gettati dai vagoni.

Notizie Diverse

Onorificenza — Annunciamo con piacere che l' on. comm. Valsecchi, Direttore generale delle ferrovie, è stato insignito da S. M. il Re di Baviera della Gran Croce dell' ordine di S. Michele.

Molo di Genova — L' on. Ministro dei lavori pubblici ha ordinato che prima di incominciare i lavori di impigliamento del Molo orientale di Genova, siano nuovamente esaminate e seriamente studiate le osservazioni che in merito ai lavori da farsi hanno presentate i capitani marittimi di quel porto. — Così la *Rassegna*.

La miniera di Cogne — Leggesi nel *Patriote* d'Aosta in data 9 corrente novembre, che il giorno 2 di detto mese, alla Sotto-Prefettura del circondario d' Aosta, ebbe luogo la gara fra la ditta B. Mongenet e figli ed il signor avv. Gonin, rappresentante d' una Società francese, per la vendita e locazione della miniera di ferro di Cogne, di cui rimase deliberataria la ditta B. Mongenet e figli.

La cessione comprende prima la locazione per 4 anni dal 1° gennaio 1884 di detta miniera, quindi la facoltà della compera successiva a prezzo determinato, essendo il Comune di Cogne vincolato a detta vendita qualora la ditta lo richieda.

La miniera di Cogne, proprietà del Comune omonimo, è il più potente giacimento di ferro della Valle d' Aosta e nello stesso tempo dà il migliore ed il più ricco dei minerali.

Neanche le migliori marche dei celebrati ferri di Svezia possono combattere con esso, per la tenacità specialmente.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii nella scorsa settimana, non ebbero mercato degno di nota.

Qualche cosa venne operato nelle Azioni della Società delle Meridionali al prezzo di 511 a 507, poco o nulla sulle Obbligazioni relative a 271.25 e 270.50.

I Buoni rimasero nominali a 537. E nominali si possono ritenere le Obbligazioni Palermo-Trapani a 283.50; quelle di 2ª emissione a 290; le Meridionali austriache a 291; le Centrali toscane a 466; le Pontebbane a 441; le Sarde, serie A, a 270; le serie B a 273; le nuove a 272.

Pari fortuna si ebbero nella Borsa di Parigi le Azioni lombarde al prezzo di 296; le Obbligazioni in ribasso da 292 a 290.50; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 288 circa.

CONVOCAZIONI

Società italiana di trasporti marittimi Raggio e C. — Il 25 corr. assemblea generale straordinaria

in Genova, sede sociale, per: autorizzazione alla gerenza di stipulare una convenzione per un'operazione finanziaria di prestito ed approvazione del relativo schema di contratto.

Banca popolare agricola, commerciale di Acqui e Cassa di risparmio — Assemblea generale il 25 corr. in Acqui, sede sociale, per: trasformazione della Banca in Società anonima cooperativa di credito; discussione del relativo statuto; comunicazioni diverse.

Società di Montesanto — Assemblea generale il 30 novembre in Genova, sede sociale, per: relazione del Consiglio e dei sindaci; esame ed approvazione del bilancio; nomina di 5 consiglieri, dei sindaci e supplenti.

Società anonima della Ferrovia del Colle Val d' Elsa (*Poggibonsi*) — Il 16 dicembre assemblea straordinaria in Milano sede sociale, per: comunicazioni intorno allo stato dei lavori e della finanza sociale; autorizzazione al Consiglio d'amministrazione per l'emissione delle Obbligazioni in L. 400,000; deliberazioni intorno alla realizzazione del concorso governativo ed agli interessi delle azioni durante l'epoca delle costruzioni; nomina di un consigliere d'amministrazione.

PAGAMENTI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola Finale — I *coupons* semestrali di L. 7.50 nette cadauno, scadente il 1.o dicembre prossimo venturo, sulle obbligazioni della Società, sono pagabili presso tutte le stazioni della linea, nonchè a Milano presso la ditta Figli Weil Scott e Compagni; a Torino presso la Banca di Torino, e a Ginevra presso la ditta H. Maunoir e Comp.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Legnano (26 novembre), — Appalto novennale delle opere di manutenzione occorrenti dal 1.o aprile 1884 al 31 marzo 1893 delle strade interne ed esterne, loro manufatti ed edifizii in genere a pubblico servizio del Comune. Ammontare annuo L. 3915.45. Esecuzione delle opere di miglioramento da compiersi entro 2 anni. Ammontare L. 9524.80. Deposito provv. L. 1060.

Prefettura di Roma (26 nov.) — Manutenzione della strada provinciale Tarquinia-Castrense-Acula-Orvietana, tronco III, da Valentano al confine territoriale di Orvieto, compresa la Pitiglianese dalle Serre di Latera al confine della Provincia di Grosseto, della complessiva lunghezza di m. 27,348, per un sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1889. Importo annuo L. 13,210.51. Dep. provv. L. 800; def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Salerno (26 nov.) — Mantenimento della strada provinciale Salerno-Camerelle per un sessennio. Imp. annuo L. 13,319.15. Dep. provv. L. 1400; def. eguale al canone annuo.

Direzione delle costruzioni navali in Spezia (27 nov) — Muta di caldaie di ferro tubolari con tubi di ottone, camera in vapore cilindrica e corrispondenti accessorii. Imp. L. 60,720. Dep. provv. L. 6000. Fat. 6 dicembre.

Prefettura di Padova (28 nov.) — Lavori di triennale manutenzione della strada nazionale n. 41 scorrente in provincia di Padova dal confine veronese a Monselice a decorrere dal 1.o aprile 1884. Importo annuo L. 29,200. Dep. prov. L. 2000. Fat. 14 dicembre.

Intendenza di finanza in Napoli (28 nov.) — Lavori di espurgo delle vasche e canali del bacino di Agnano, nel comune di Pozzuoli, da compiersi in tre mesi. Imp. L. 63,135. Dep. provv. L. 3500. Fat. 3 dicembre.

Prefettura di Roma (30 nov.) — Manutenzione della strada provinciale Aprutina dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense presso l'Icona di Arsoli al confine della provincia di Aquila, compreso il braccio della Nuova Aprutina, della complessiva lunghezza di m. 8052 per sette anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1890. Imp. annuo L. 3439.51. Dep. provv. L. 450; def. il decimo del canone annuo.

— *Id.* (Fat. 30 nov.) — Manutenzione della strada provinciale Casilina, tronco II, dalla provinciale Ariana alla traversa di Ferentino, per un sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1889. Imp. ridotto L. 15,746.65. Dep. provv. L. 800.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (1 dicembre). — Costruzione del V tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 15, lungo la vallata del Trigno, compreso fra la provinciale Aquilonia (innesto con la comunale di Pescolanciano) ed il ponte Sprondasino sul Trigno, di lunghezza m. 19,462.86. Imp. L. 507,670. Dep. provv. L 25,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Verona (3 dicembre) — Lavoro d'escavo del Naviglio Bussè dal Ponte Fior di Rose alla sua confluenza in Tartaro nel comune di Legnago, da eseguirsi in giorni 90. Importo L. 84,650. Dep. provv. L. 4300. def. L. 8600. Fatali 18 dicembre.

Prefettura di Campobasso (4 dic.) — Lavori di riduzione dell'ex-caserma militare di Larino ad uso di carcere giudiziario, e propriamente quelli compresi nella 2ª e 3ª zona, da compiersi in 12 mesi. Imp. L. 46,550. Dep. provv. L. 2000; def. L. 4,500. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (4 dic.) — Costruzione di una variante sul fiume Tacina (compresa la travata metallica del ponte Serrarossa su detto fiume) lungo il 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie da Rogliano per Parenti alla nazionale n. 61, compreso fra il torrente Soleo presso Petilia-Policastro e la nazionale n. 61, sotto San Mauro Marchesato (Catanzaro), da compiersi in mesi 24 per la variante, ed in 8 per la travata metallica. Importo L. 285,360. Dep. provv. L. 16,000; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (Fat. 5 dic.) — Lavori di costruzione del II tronco della strada provinciale di serie n. 15 lungo la valle del Trigno, compreso fra la nazionale degli Abruzzi per Forlì e l'abitato di Rocca Sicura; lunghezza m. 17,155.45; imp. ridotto a L. 583,565.58, dietro ribasso di L. 7.76 0[0.

Deliberazioni provvisorie.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (12 novembre) — L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale di serie da Forca di Penne ad Ofena ed il confine Teramano, dell'importo di L. 216,650 al Ministero andò deserto ed alla Prefettura offrì il ribasso di L. 20.03 0[0 il sig. Pasquale Mancini, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Teramo (12 nov.) — L'appalto per la costruzione e sistemazione del IV tronco della strada provinciale di serie, dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco dell'importo di L. 326,950, andò deserto al Ministero ed alla Prefettura.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (13 nov.) — L'appalto per la costruzione del V tronco della strada provinciale di serie da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina dell'importo di L. 278,220 al Ministero andò deserto ed alla Prefettura offrì il ribasso di lire 26.37 0[0 il sig. Carlo Bernasconi, domiciliato a Catanzaro, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (13 nov.) — L'appalto per la costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie n. 48, diramazione da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, dell'importo di L. 202,215.30, al Ministero andò deserto e alla Prefettura offrì il ribasso di L. 12.03 0[0 il sig. Pasquale Mancini, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (16 nov.) — L'appalto per la costruzione del II tronco della strada provinciale di serie da Platì a Santa Cristina, compreso fra il piano di Zilostro, dell'importo ridotto a lire 288,269.43 al Ministero andò deserto ed alla Prefettura offrì il ribasso di L. 5 0[0 il sig. Rocco Barese domiciliato a Reggio Calabria, che rimase provvisoriamente deliberatario.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

CAPITALE VERSATO . . . . . LIRE 50,000,000

SEDE IN ROMA.

Si porta a pubblica notizia che l'assemblea generale degli Asionisti della Società nella adunanzo del 27 ottobre decorso prese la seguente deliberazione·

« L' assemblea,

« Udita la Relazione del Consiglio di amministrazione. approva i criteri e le proposte in essa « contenute sul modo di liquidazione della Società; riconosce la necessità dello immediato in- « tervento degli stralciari, perdurando il Consiglio d' amministrazione nell' esercizio delle proprie « incumbenze per gli atti della ordinaria amministrazione fino alla chiusura dell' esercizio cor- « rente, secondo lo spirito dell' ultimo capoverso dell' articolo 54 dello statuto sociale.

« Ed in conformità dell'articolo stesso, passa alla nomina di 5 liquidatori stralciari, coll' in- « carico di procedere immediatamente agli accordi col Regio Governo per le operazioni prelimi- « nari di stime e consegne indicate nella Relazione stessa, e quindi provvedere, al 31 dicembre « del corrente anno, alla chiusura dell' esercizio per procedere alla liquidazione dell' attivo della « Società, conferendo loro tutti i maggiori poteri tanto per le consegne e liquidazioni a farsi « col R. Governo per la realizzazione dell' attivo sociale, quanto per istabilire quei modi di pa- « gamento che eventualmente fossero ritenuti opportuni.

« Ne fissa il trattamento in uno per mille sulle somme che risulteranno dovute dal Governo, « ed intende di consolidare in quelli che restano i poteri di coloro fra i liquidatari che per ri- « nunzia od altre cause venissero eventualmente a cessare, purchè non rimangano in numero « minore di tre ».

Venne quindi proceduto alla nomina della Commissione di stralcio, a comporre la quale furono eletti i signori:

Comm. DOMENICO BALDUINO.
Comm. GIULIO BENSO duca di Verdura.
Comm. conte ANTONIO BERETTA.
Comm. GIUSEPPE GIACOMELLI.
Comm. ALESSANDRO CASALINI.

Roma, 10 novembre 1883.

Il Presidente del Consiglio d' Amministrazione
D. BALDUINO.

Tribunale di commercio di Roma.

Il sottoscritto certifica che nel giorno d' oggi è stata depositata, nella cancelleria del detto Tribunale, la copia autentica del processo verbale dell' assemblea generale straordinaria sopra menzionata, ed annotata nel registro d' ordine al numero 242, ed in quello delle Società al numero 36, e che viene conservata nel volume 3° Documenti, elenco n. 160.

Roma, 11 novembre 1883.

Il vice-cancelliere: G. NERI.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d' Italia

CAPITALE NOMINALE L. 10,000,000 — CAPITALE VERSATO L. 4,000,000

Per effetto del Regio Decreto 28 novembre 1875, n. 1159 (Serie 2ª, parte supplementare) andando col giorno 17 dicembre prossimo a scadere la proroga consentita alla durata della Società Anonima per la vendita di beni del Regno d' Italia, e dovendosi quindi provvedere, in relazione all' articolo 38 degli statuti sociali, alla liquidazione della Società medesima, si prevengono i signori azionisti che col giorno 15 dicembre prossimo, alle ore 2 pomeridiane, negli Ufficii della Società in Roma, via Due Macelli n. 79, avrà luogo l' assemblea generale straordinaria al fine di deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Nomina di uno o più stralciari;
2. Loro facoltà ed attribuzioni;

Per intervenire all' adunanza i signori azionisti possessori almeno di 50 azioni dovranno, non più tardi di 15 giorni prima di quello fissato per la riunione, depositare le loro azioni o presso la detta sede della Società in Roma, o a Firenze e Torino presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano, ed a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, li 10 novembre 1883.

Il Presidente del Consiglio d' Amministrazione
D. BALDUINO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* Via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 28 Novembre 1883. Num. 48

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L.	20	11	6
Per l'Estero	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

IL TRAFORO DELL'ARLBERG

A complemento delle notizie pubblicate nei precedenti numeri del *Monitore* intorno alla galleria dell' Arlberg, diamo i seguenti particolari:

Il traforo, giusta le esperienze fatte nei lavori del Gottardo e del Moncenisio, ha luogo quattordici mesi prima del termine stabilito nel contratto fra Governo ed appaltatori, portando a questi un premio di 800 fiorini al giorno sino alla scadenza.

Il progetto di legge, che appagava i desiderii della Monarchia di vedere riunito il Voralberg con tutta la rete ferroviaria dello Stato, fu presentato alla Camera dei Deputati il 24 gennaio 1880 dal ministro barone Korb, ed approvato il 13 marzo dello stesso anno. La sanzione suprema, che decretava il traforo a spese dello Stato fu approvata il 7 maggio, e pubblicata il 12.

La legge diceva nel suo primo articolo:

« Il Governo è autorizzato a costruire una via ferroviaria » che, partendo da Innsbruck, vada a congiungersi alle » linee tirolesi della Südbahn, passando per Landeck e » traversando l'Arlberg onde riunirsi alle linee del Vo- » ralberg, sino a concorrenza di fiorini austriaci 35,600,000 » e di cui 16,216,800 vanno contemplati per il traforo » dell'Arlberg ».

Coi primi del giugno dello stesso anno la Direzione imperiale e reale dei lavori ferroviari stabilì alle due parti dell'Arlberg una sezione d'ingegneri; la Direzione dei lavori fu installata nel medesimo tempo a Bludenz. L'intraprenditore di lavori ferroviari Ceconi fu chiamato all'accollo del traforo per il versante occidentale (Sant Anton): i fratelli Lapp, Redlich e Berger pel versante orientale (Langen).

I lavori di perforazione ebbero principio in Sant Anton il 14 giugno, in Langen il 22 giugno 1880.

Ceconi mise in azione il sistema a percussione Ferroux già adoperato con successo nel traforo del San Gottardo; mentre i fratelli Lapp inaugurarono il sistema ruotativo di Brandt, e così entrarono in gara tutte le perfezioni conosciute, destando vivo interesse nella scienza, nonchè nella storia dei perforamenti per future gallerie alpine.

Le macchine Ferroux erano le medesime che furono adoperate al San Gottardo, esse furono installate all' Arlberg dall' inventore stesso; il movimento avviene per mezzo d'aria compressa.

Furono generalmente in opera 8 macchine Ferroux e 4 Brandt, e queste ultime in numero minore davano un resultato quasi eguale a quelle adoperate nel versante occidentale (Ceconi).

I lavori progredivano in proporzione di 5.87 (Ceconi) con 8 Ferroux e 5.65 (Lapp) con 4 Brandt.

A circa 100 chilometri distante da Innsbruck, 1280 metri sopra il livello del mare, nel paesetto di Sant Anton trovasi l'ingresso occidentale del tunnel.

Il tunnel percorre una distanza di 10 e 1|4 chilometri e sbocca presso Langen. Esso è costruito in salita (a schiena d'asino) da ambe le parti, il tracciato è sino a 1310 metri sopra il livello del mare.

Giornalmente venivano trasportati nella galleria 1200 m. c. di materiale per i lavori murali, oltre a 900 chilogrammi di dinamite per i lavori minatorii.

Questi trasporti avvenivano per mezzo di locomotive con vapore riscaldato, che non producevano quasi fumo. Circa 5000 operai furono impiegati ai lavori del traforo fra cui oltre 3000 italiani condottivi dal Ceconi.

Gli operai son ben pagati e trattati benissimo. In Sant Anton, residenza principale, furono costruite abitazioni comode, istituiti spedali forniti di tutto, scuole per i figli degli operai, ecc. ecc.

Le officine, i magazzini sono ampi e arieggiati, le case del personale tecnico comode e ben disposte.

I minatori ricevono uno stipendio che varia fra 5 e 8 fiorini al giorno, i muratori fra 4 e 6 fiorini, manuali e giornalieri fra 1 e 2 fiorini.

Lo stato sanitario di questa colonia operaia fu sempre dei più soddisfacenti. Una sola volta, in tutto il corso della costruzione, s'ammalarono in un giorno 40 individui ossia l'1 per 0|0 circa del personale totale.

I lavori al Moncenisio durarono 12 anni, perforando la lunghezza di 12,230 metri. I lavori al Gottardo furono di 11, perforando 14,900 metri.

Quelli dell'Arlberg durarono 3 1|4 anni, e s'ebbero 10,270 metri da perforare con un avanzo di 14 mesi per gli ac-

collatari, dando agl'intraprenditori un benefizio straordinario, nel mentre che la scienza tecnica ha fatto un passo enorme verso la perfezione.

Il contratto fra Governo ed accollatario stabilisce, come abbiamo detto, un premio di 800 fiorini per ogni giorno che il traforo dell'Arlberg succedesse avanti il 1° febbraio 1885, come una penale di 800 fiorini al giorno per ogni ritardo del termine fatale.

***

Il giorno 19 novembre avevano luogo le feste per il traforo. La borgata di Sant Anton presentava un'animazione straordinaria, l' allegria e la gioia erano al colmo.

Al mattino si faceva la distribuzione delle ricompense agli operai che la sera prima, avevano percorso il paese acclamando agli ingegneri ed al sig. Ceconi, capo dell'impresa.

All'ora stabilita il treno inaugurale entrava nella galleria portando i personaggi ufficiali e gli invitati, in tutto circa 250. Fra essi notavansi il ministro d'industria e commercio von Pino, i capi-divisione Lilienau e Obentrat, il luogotenente del Tirolo barone Widman, il borgomastro d'Innsbruck, Dr. Falk, quasi tutto il personale superiore dei ministeri, dell'ispezione generale ferroviaria, molti professori, ingegneri e deputati. L' ingresso della galleria era parato a festa in forma di padiglione, con i colori e gli stemmi del Voralberg che s'intrecciavano con emblemi ferroviarii.

Il treno inaugurale percorse lentamente la galleria, illuminata a luce elettrica, passando innanzi alle lapidi commemorative inghirlandate ed illuminate che rammentavano fin dove visitatori illustri erano giunti durante la costruzione; così a metri 1190 ove l'Imperatore era giunto l' 11 agosto 1881, a 3250 metri ove l' arciduca Carlo Ludovico era arrivato il 14 settembre 1882 ecc. A un certo punto (oltre 4000 metri) le locomotive furono staccate dal treno, ed i vagoncini vennero spinti da operai fino a che si giunse all' ultima parete. Visitata questa, si tornò indietro fino a 900 metri circa, ove era preparata una sala, scavata nel ventre dell'Arlberg, splendidamente illuminata da oltre 300 candele, e decorata da emblemi, ghirlande ecc. Il ministro doveva qui mettere in azione una batteria elettrica per incendiare le mine.

L'apparecchio non funzionò. Si passò oltre; e mentre l'ispettore in capo delle ferrovie di Stato Poschacher tenne il discorso inaugurale, alcuni operai procedettero a far scoppiare le mine secondo i metodi comuni, a togliere di mezzo il materiale scoppiato ed a rendere la via carrozzabile.

Dopo il discorso del Poschacher, prese la parola il ministro von Pino, il quale parlò tedesco ed italiano, dispensando le medaglie commemorative agl'intraprenditori, ingegneri, medici ed operai scelti; in tutto 160 medaglie.

Intanto la prima corrente d'aria si fece sentire, le candele cominciarono a spegnersi, la commozione diventava generale in tutti, nessuno voleva più trattenersi nel *Salone;* si rimontò nei vagoncini, e approfittando di una pendenza di 15 per mille, il corteggio inaugurale s'avviò rapidamente verso l'apertura.

Là attendevano i Fratelli Lapp col loro stato maggiore d'ingegneri, operai ecc. Lo scambio di saluti ed abbracci fu innumerevole; una banda musicale suonava la canzone: « *O du mein Oesterreich* » fra gli evviva e gli applausi generali e scoppi di mortaretti.

Rimontati nei vagoncini o lowries ed in unione ai nuovi venuti, si seguitò il percorso inaugurale.

La decorazione e l'illuminazione del versante orientale era tutta differente; i lumi erano adattati a mezzo metro di distanza. A 7600 metri incominciò l'illuminazione elettrica che fu d'un effetto sorprendente.

Finalmente dopo 5 ore di soggiorno nell' interno dell'Arlberg si giunse in piena luce al portale orientale. Qui attendeva il resto degli ingegneri, operai, invitati, nonchè una quantità di abitanti di quei dintorni. Il ricevimento fu dei più festosi. Scesi dal convoglio il Ministro dispensò in nome dell' Imperatore decorazioni alla maggior parte degl'ingegneri di Stato, comunicò la Sovrana soddisfazione all' impresa Ceconi e Lapp nonchè gli avanzamenti di un rango a tutti gl'impiegati ministeriali.

Dopo una succulenta colezione si ritornava a Sant'Anton, impiegando nel tragitto due ore.

Il paese era sfarzosamente illuminato a fuochi di bengala.

Alle 9 principiò il banchetto inaugurale al quale presero parte 300 persone. Non poteva riuscire più brillante. Al levar della mensa il ministro barone von Pino brindò alla salute dell'Imperatore, l'accollatario Lapp bevve alla salute della famiglia Imperiale, il conte Belrupt alla patria, il barone Widmann al Ceconi, questi agli invitati ecc. ecc.

L'allegra compagnia non si sciolse che dopo mezzanotte.

Nel paese intanto si ballava, si cantava ovunque.

DEGLI OLII MINERALI

NELLA LUBRIFICAZIONE DELLE MACCHINE

Quando in un paese come l'Inghilterra, ove la macchina a vapore costituisce il mezzo più potente del suo sviluppo industriale e commerciale e la potenza del suo naviglio, quando, ripetiamo, in tal paese si sostituisce per la lubrificazione delle macchine in generale l'Olio Minerale a preferenza degli altri lubrificanti vegetali ed animali, non ci peritiamo punto di dare ai nostri lettori alcune interessanti notizie, estratte dal « *Technologiste* » Rivista mensile pubblicata a Parigi, ed i risultati delle esperienze che giustificano pienamente la preferenza a quelli accordata (1).

Anche in Germania ed in Francia (2) l' adozione di questo nuovo lubrificante va estendendosi, e ciò lo si deve al fatto, che gl'Industriali in generale sono molto solleciti ad occuparsi anche dei più minuti dettagli, i quali talvolta apparentemente insignificanti, pure hanno una importanza rilevante sul complesso dell'economia di uno Stabilimento industriale.

In Italia sebbene l'uso degli Olii minerali incominci ad essere introdotto, pure nella generalità è accolto con diffidenza, e ciò forse perchè l'industriale, sovente ingannato, prestasi difficilmente a nuove esperienze e s' accontenta d'un lubrificante mediocre di cui conosce i difetti, temendo di cambiare con un prodotto peggiore. In molti stabilimenti poi la scelta del lubrificante è deplorevolmente abbandonata alla cura di un personale subalterno che nella maggior parte dei casi non possiede le cognizioni all'uopo necessarie.

Convinti pienamente che un buon olio lubrificante non possa trovarsi che nella categoria degli olii minerali, siccome le numerose esperienze fatte ce l'hanno dimostrato, e di fronte all'antagonismo che esiste tra quei prodotti e quelli organici, la pubblicazione di dati precisi di esperienze fatte su tre qualità d'olii differenti, la reputiamo opportunissima non solo, ma eziandio utile per tutti coloro che, possessori di macchine, ignorano tuttavia le basi sulle quali si stabilisce la superiorità degli olii minerali sugli altri lubrificanti.

Le esperienze comparative vertono sulle seguenti tre qualità d'olii, che rappresentano le due grandi categorie, inorganici ed organici:

INORGANICI	(Oleonaphte N. I
	(» » II
ORGANICI	(Olio d'oliva
	(Olio di Piede di Bue.

(1) L'uso dell'olio minerale sui bastimenti da guerra nella Marina Inglese è prescritto dal regolamento art. 258 e 262 del *Manuel pour la Flotte de S. M.* -- *Anno 1879.*

(2) L'olio minerale detto « *Oleonaphte* » della Società V. I. Ragosine e C. è regolamentare nella Marina nazionale francese per disposizione ministeriale del 21 settembre 1881.

Trattasi di provare quale di dette tre qualità d'olii meglio soddisfaccia alla seguente condizione essenziale per costituire un buon lubrificante.

Essere chimicamente neutro, ossia non contenere acidi liberi capaci d'attaccare i metalli.

Un olio *neutro* è quello che ha proprietà di potere essere agitato in una soluzione di carbonato di soda senza intorbidarsi.

Si prendono 100 grammi d'acqua distillata
50 » di carbonato di soda

si mettono parti eguali di questa soluzione e d'olio in un recipiente, si capovolge per cinque o sei volte. Se l'olio è *neutro*, deve separarsi in globuli brillanti e non formare alcun precipitato, se forma al contrario un deposito caglioso, una specie di saponificazione, l'olio contiene degli acidi grassi liberi. Questo processo elementare mette in evidenza immediata ciò che si cerca (1).

Una seconda esperienza che dà, sebbene più lentamente, i medesimi risultati, consiste nel mettere nell'olio da esperimentarsi una lamina di rame; se dopo qualche giorno il rame è ossidato e se l'olio prende un colore verdastro, ciò è segno ch'esso contiene degli acidi grassi liberi, e puossi valutarne proporzionatamente la proporzione dall'intensità dell'ossido e dal colore più o meno carico dell'olio.

(1) Quest'esperienza è officialmente prescritta in Francia negli acquisti per conto dell'Amministrazione dello Stato.

Finalmente una terza esperienza, che per altro non è come le prime due alla portata di tutti, inquantochè sia piuttosto un processo da seguire in un laboratorio di chimica onde evitare il pericolo che s'incorre dovendosi maneggiare sostanze che facilmente producono delle scottature, consiste nell'immergere nell'olio un pezzetto di Sodio, di Potassio o di Calcio tagliato recentemente, evitando il contatto coll'aria. Se immerso in un olio realmente *neutro* deve conservare il suo aspetto brillante-argentino senza alterarsi in alcun modo, ma se l'olio contiene delle traccie d'acidi, il metallo si colora ricoprendosi di uno strato biancastro più o meno spesso di soda, di potassa o di calce.

Questa è la prova più energica per constatare la presenza degli acidi liberi negli olii.

Delle suddette tre qualità d'olio che furono esperimentate con i metodi sopraccennati, il solo olio minerale risultò assolutamente *neutro*. L'olio d'oliva e quello di Piede di Bue trattati col carbonato di soda dettero luogo ad una accentuata saponificazione che si produce d'altronde in tutte le qualità d'olii organici.

Un buon lubrificante deve inoltre soddisfare ad un'altra condizione ed è la seguente:

Ridurre al minimo la perdita di lavoro utile dovuta all'attrito tra le superficie lubrificate.

Questa condizione non può essere determinata matematicamente che per mezzo di una macchina speciale; trascriviamo quindi qui sotto il quadro dei risultati ottenuti con una apposita macchina *Depretz e Napoli*.

Quantità d'olio impiegato 1 grammo; carica per centimetro quadrato 8 chilogr.mi; carica totale $8 \times 30 = 240$.

QUALITÀ DELL'OLIO	DURATA in ore e minuti	NUMERO DEI GIRI per minuto	NUMERO DEI GIRI Totale	SFORZO medio	COEFFICIENTE d'attrito	CAMMINO percorso in metri	LAVORO in chilogr.mi per secondo	TEMPERATURA Iniziale	TEMPERATURA Finale	TEMPERATURA Differenza
Oleonaphte . . . . . N. I (*)	89.30	75	402,750	1.97	0.0164	207,051.40	3.51	17	35	18
Id. . . . . . » II (*)	27.10	75	122,250	2.10	0.0175	86,418.52	3.71	10	26	16
Olio d'Oliva	0.55	73	4,015	2.53	0.0215	2,827.60	4.33	17	24	7
Olio di Piede di Bue	12.45	75	57,375	2.67	0.0222	40,558.33	4.74	14	30	16

(*) Fu preferita per l'esperienze suddette tra le diverse qualità d'olii minerali, quella fornita dalla Società V. J. Ragosine e C. siccome quella generalmente adottata dalle grandi Amministrazioni dello Stato e dai privati.

Dall'esame di dette cifre risulta che l'Oleonaphte N. I ha fatto 402,750 giri senza che lo sforzo d'attrito siasi aumentato sensibilmente, mentrechè il N. II, più fluido del N. I, non ha durato che 122,250 giri, malgrado ciò questa qualità d'olio ha una durata di gran lunga superiore agli olii d'oliva e di Piede di Bue.

Il seguente quadro indica la densità e la viscosità degli olii esperimentati.

QUALITA' DELL'OLIO	Densità 15°	Viscosità 18°
Oleonaphte . . . N. I	0.905	228
id. . . » II	0.895	85
Olio d'Oliva . . .	0.915	75
Olio di Piede di Bue .	0.916	80

La viscosità d'un olio lubrificante costituisce per sè stessa un'eccellente proprietà, sempre che il suo coefficiente di attrito non sia eccessivo: un olio viscoso è il migliore, poichè il suo potere lubrificante dura più lungamente che per gli olii fluidissimi e si può impiegare nella maggior parte di macchine; pur tuttavia sarà necessario di sacrificare l'economia dell'olio quando si richieda un attrito più mite, specialmente per le macchine delicate, per i fusi da filatura, macchine da cucire ecc. per le quali è d'uopo adoperare olii più fluidi sul tipo dell'Oleonaphte n. II.

La viscosità fa conservare all'olio la sua proprietà lubrificante ad alte temperature e lo fa eziandio resistere meglio alle forti pressioni, vantaggi che non hanno gli olii molto fluidi.

Malgrado tutto ciò è necessario di tenere conto che la viscosità di un olio sia dovuta intieramente ad un elemento grasso e giammai, come spesso succede, ad una materia resinosa introdotta nell'olio; perciò prima di procedere ad un'esperienza di viscosità è necessario d'assicurarsi della sua composizione chimica.

Questa legge di viscosità dimostra chiaramente la superiorità economica degli olii minerali sugli olii vegetali ed animali.

L'olio minerale non forma feccie e conserva le macchine in uno stato di perfetta pulizia, non si congela che ad una bassissima temperatura di — 24° circa, non sviluppa gaz infiammabile al contatto del fuoco che ad una temperatura di 195° ed in generale un olio minerale *neutro*, non essendo suscettibile d'assorbire l'ossigeno dell'aria atmosferica, non può generare ossidazioni, nè disseccarsi, ed i risultati ottenuti dalle investigazioni fino ad oggi praticate portano alla conclusione evidente che un olio minerale *neutro* è il miglior lubrificante sinora conosciuto.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA

DI ZURIGO

(*Continuazione. — Vedi numero 47*).

Poichè siamo su quest'argomento degli apparecchi di protezione degli operai contro i pericoli delle macchine, crediamo far cosa utile dicendo qualche cosa sulla mostra speciale preparata su questi apparecchi dall' Ispettorato federale delle fabbriche.

La prima idea di questi apparecchi nacque in Alsazia ove gli industriali, senza attendere sollecitazioni governative, si unirono in associazione, sia per proteggere gli operai contro i pericoli che presentano le materie e le macchine impiegate, sia per sorvegliare l' esercizio delle caldaie a vapore, sia finalmente per dare agli operai abitazioni salubri ed a buon mercato.

L'Esposizione di Parigi contava già fra i suoi espositori l'Ispettorato delle fabbriche Alsaziane, ed esso ottenne in quella circostanza la medaglia d'oro. L' esempio dell' Alsazia venne seguito nella vicina Svizzera tanto per la sorveglianza delle caldaie, come per la protezione degli operai contro i pericoli delle macchine e di certe materie adoperate in alcuni generi d'industria. Le condizioni speciali della Svizzera, rispetto alle case, non presentavano alcun urgente bisogno per gli operai, come ciò verificavasi nei grandi centri dell'Alsazia, nella Francia, Inghilterra ed Austria.

Nell'Esposizione di Zurigo gli apparecchi di protezione trovavansi applicati a quasi tutte le macchine in azione, tanto nella galleria del lavoro, come in quella delle macchine, per cui la raccolta potè ridursi ad un piccolo spazio, limitandosi a quei soli apparecchi che non aveano potuto trovare una diretta applicazione nelle macchine dell'Esposizione. Però un catalogo acconciamente ordinato rimandava i visitatori alle macchine ove erano in funzione gli apparecchi che nella raccolta non figuravano.

Gli apparecchi esposti si possono dividere in diverse parti.

La prima concerne i locali dove gli operai devono lavorare. Ivi troviamo le finestre con *mastietti* (charnières), a molla, del tipo speciale della fabbrica *Gottfried Stierlin di Schiaffusa*.

Questi mastietti sono formati come gli ordinari, eccetto che al posto del perno, hanno un fascio di mollette di acciaio. Il fascio è trattenuto ad un capo dalla parte mobile ed all'altro dalla parte fissa del mastietto, per cui se al fascio si dà una posizione tale che quando la finestra cui è applicato il mastietto è aperta, esso non soffra alcuna tensione, è certo che chiudendo la finestra il fascio sarà sottoposto ad una torsione e tenderà quindi ad aprire la finestra se si allenta la cordicella che la teneva chiusa.

Allo scopo di evitare correnti nocive d'aria si applica un soffietto ad ognuno dei due lati verticali della finestra, che si apra dall'alto al basso, per cui l'aria è tutta condotta al disopra e non produce correnti dirette.

Si vedono poscia dei ventilatori leggerissimi mossi od a contrappeso, come un orologio, oppure meccanicamente. Il loro scopo è di rinnovar l'aria negli ambienti: lo sforzo che essi richiedono è al massimo di 0.50 di cavallo a vapore, con una portata di 24 o 25 metri cubi al minuto.

L'ingegnere *Ten-Brink*, il famoso costruttore di caldaie a vapore, espone un aspiratore per corde, onde togliere dalle macchine quel pulviscolo di lana o di cotone, che tanto è nocivo agli operai se aspirato nei polmoni.

Un altro apparecchio fu proposto, ed è applicato da *Alfred Oheler di Wildegg* per aspirare la nociva polvere che fanno le mole e le ruote a smeriglio.

Diversi respiratoi sono esposti dal signor *Von Fels di Barmen*, e sono destinati ad esser applicati alla bocca degli operai che devono lavorare in siti ove svolgesi molta polvere, oppure là dove l'aria è impregnata di vapori velenosi o di gas dannosi alla salute. Per essi l'aria, prima di passare ai polmoni, è costretta a filtrarsi attraverso a diversi strati di cotone. Naturalmente con questi apparecchi l'operaio deve abituarsi a respirare unicamente per la bocca, il che non è a tutti sempre facile.

Vengono poi gli apparecchi per i pericoli che presentano le trasmissioni.

Vi ha l'apparecchio di protezione contro il pericolo che la chiavetta di un manicotto possa saltare dalla sua sede. Esso consta di un anello d' arresto diviso in due parti assicurate fra loro ed all'albero di trasmissione mediante viti. L'anello può essere di ferro o di legno, ed è incavato onde ricevere la testa della chiavetta.

Se l' accoppiamento è fatto nel modo indicato, ove le due estremità dell' albero di trasmissione sono tenute a sesto da due chiavette allora si usa di far conico il manicotto diviso in due parti, secondo un diametro. Dall' interno le due parti hanno le incavature ove si aggiustano perfettamente le chiavette. Poi si introduce a forza il vero manicotto e lo si assicura al primo manicotto con viti di ritegno.

L'accoppiamento si può fare mettendo una sola chiavetta, ed assicurando il secondo manicotto con un anello che può esser in legno. Quest' ultimo anello si fissa poi al primo manicotto con viti di ritegno.

Se poi l' accoppiamento si fa con due piatti, allora si dà alla chiavetta una forma a piano inclinato. I piatti si collegano fra loro con viti le cui teste rimangono incassate nelle cavità, e per impedire che esse saltino si mette un lamierino di ferro che ricopre tutto il disco e quindi anche le cavità.

Se una puleggia capitasse su di un manicotto allora si praticano nel manicotto due scanalature diametralmente.

IV. I mezzi di trasporto.

Se si esamina la conformazione topografica della Svizzera, ricca di siti incantevoli visitati tutti gli anni da milioni di viaggiatori, e se ci facciamo a considerare come il paese sia intersecato in tutti i sensi da altissime montagne, e sparso di laghi amenissimi, ci convinceremo facilmente come i mezzi di trasporto, massime dei passeggieri, abbiano in questo paese una capitale importanza.

Seguendo il programma che ci siamo prefissi per le presenti note, esamineremo brevemente questi mezzi di trasporto *sulle strade ordinarie, sui laghi, sulle strade ferrate*.

a) *Trasporti sulle strade ordinarie*. — La fama delle diligenze svizzere è antichissima, ed esse vengono dappertutto segnalate come modelli di comodità nei veicoli e di regolarità nel servizio. E pure questo servizio deve farsi in condizioni difficilissime, pel clima rigido, per le lunghe nevicate e per le strade a pendenze considerevoli. Ciononostante l'esattezza negli orari è osservata nelle diligenze svizzere tanto e quasi più che nelle ferrovie.

Nella Svizzera il servizio delle diligenze è fatto esclusivamente dallo Stato, e dipende dall' Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi. Il servizio che fa quest' Amministrazione è addirittura inappuntabile, non solo per la puntualità con cui è fatto, ma anche perchè si estende ai siti più reconditi delle vallate, ove spessissimo si è solo durante la buona stagione che esso può essere necessario.

L' Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi espose diversi quadri statistici nel locale delle Poste dell' Esposizione. Accanto poi alla navata centrale della Galleria delle macchine vedevasi una raccolta di tutte le specie di veicoli che l'Amministrazione adopera per i trasporti sulle strade ordinarie. Quindi troviamo la gran diligenza per i lunghi viaggi, gli omnibus, le carrozze particolari (Extrawagen), le carrozze scoperte per i brevi viaggi nelle località ove il viaggiatore desidera ammirare il panorama

ecc. ecc. Si hanno poi le piccole carrozze pel trasporto delle corrispondenze nell' interno della città ed i carretti a mano.

Nello stesso scomparto troviamo una serie di carrozze cittadine di lusso ed ordinarie, ed esse ci danno un' idea del progresso che questo ramo d'industria ha fatto nelle diverse città della Svizzera, e sovratutto in Ginevra, Berna, Zurigo e Lucerna. Sonvi poi moltissimi esemplari di carri da merci per campagna e per città, in alcuni dei quali abbiamo notato qualche speciale disposizione per render l'attacco delle bestie da tiro meno doloroso e nocivo.

Trasporti sui laghi. — Come si sa, la Svizzera è ricca di laghi, sulle rive dei quali trovansi città importantissime che, o pel commercio, o per le bellezze della natura, attirano tutti gli anni una gran quantità di viaggiatori. Alcuni di questi laghi hanno un commercio continuo, come p. e. quello di Costanza e Ginevra, altri poi hanno un traffico esteso solo nella bella stagione e che o cessa completamente, o limitasi di molto nella stagione invernale. Tali sono i laghi di Zurigo, di Zug, di Lugano, dei Quattro Cantoni ecc..

Ad ogni modo è necessario che in questi laghi si trovino localizzati i mezzi di trasporto, e per conseguenza non potendo esser altri che i battelli a vapore, il numero di questi è grandissimo.

Chi costruì questi battelli è la rinomata Casa *Escher-Wyss et Comp. di Zurigo.* Essa incominciò la fabbricazione verso il 1837, e dopo quell'epoca furono tali i progressi che fece da rendere il suo nome conosciuto in tutto il mondo. A quest'ora sono già 365 i bastimenti a vapore che Escher-Wyss ha costruiti ed essi sono sparsi nella Svizzera, nei laghi italiani, sul Reno, sul Danubio, nel Mar Nero, nel Brasile ecc.

Le prime macchine costruite da Escher-Wyss erano a bilanciere e lavoravano a condensazione col vapore avente una pressione di 1[3 ad 1[2 di atmosfera. In seguito vennero le macchine oscillanti: tal sistema regna nella costruzione di tutte le macchine marine. Più tardi, essendosi sperimentato che la pressione del vapore poteva senza pericolo andare fino a 6 atmosfere, si cambiarono le macchine introducendo il tipo *compound*, ma lasciandole pur sempre oscillanti. Su questo tipo vennero riformate tutte le macchine dei battelli svizzeri, tantopiù perchè così poteva ottenersi un'economia notevole di combustibile e che può computarsi dal 20 al 25 0[0.

Le macchine ad elice, che in principio avevano fatto cattiva prova di sè, più tardi, dopo averle perfezionate, prestarono un miglior servizio e vennero introdotte su larga scala, tuttochè per i battelli dei laghi si abbia sempre una certa preferenza per le macchine a ruote.

Nell' Esposizione figurava quale prodotto della Casa Escher-Wyss una bellissima macchina *compound*, destinata per un vapore ad elice del lago di Ginevra. La macchina è a condensazione e può sviluppare una forza di 260 cavalli indicati quando l'albero faccia 160 giri al minuto.

La costruzione della macchina è fatta per modo da concentrare tutto il meccanismo in uno spazio relativamente assai limitato. I cilindri sono disposti verticalmente e sostenuti da quattro montanti che si innestano alla base nel castello della macchina, ove sono pur attaccati i tre cuscinetti dell'albero principale dell'elice.

Per la distribuzione si ha un sistema assai semplice. Un eccentrico, fucinato in un pezzo coll' albero, ha un collare cui è attaccata una leva. Un punto di questa leva è costretto a descrivere sempre un arco di cerchio in un settore, cui si può dare l'inclinazione che si vuole. All' estremità della leva vi è attaccato un tirante che si collega a snodo coll' asta del cassetto di distribuzione. Variando l' inclinazione del settore si varia a volontà la distribuzione del vapore nei cilindri, come pure si può invertire il senso del movimento.

Quest' operazione può farsi tanto a mano che a vapore mediante un piccolo cilindro denominato *servo-motore*, di cui l'asta dello stantuffo è collegata colla leva del cambiamento di direzione. Il tipo della distribuzione è lo stesso, sia pel grande che pel piccolo cilindro.

Le pompe, comandate dalla macchina, cioè la *pompa ad aria della condensazione*, la *pompa d'alimentazione* e la *pompa per tener asciutta la stiva*, sono comandate da un bilanciere collegato alla testa a croce dello stantuffo del gran cilindro.

La disposizione dei diversi organi di queste macchine è molto ingegnosa, e si ammira lo studio fatto per riuscire a rendere accessibili facilmente tutti i pezzi tanto per l'ungimento, come per le probabili riparazioni.

Oltre questa macchina la Casa Escher-Wyss espose il modello di un bastimento per trasportare un treno intero da Romanshorn a Friederichshafen, sul lago di Costanza. Di questi bastimenti sonvene parecchi in servizio sul lago di Costanza. Il modello presentato si è quello di uno avente 73 metri di lunghezza e 10.80 di larghezza. Il bastimento, oltre la macchina motrice, è munito di tutti gli apparecchi occorrenti per regolare l'altezza del ponte sul piano delle ruotaie nel porto, a seconda delle variazioni di livello che il lago subisce. A tal uopo servono alcune pompe che vuotano o riempiono una gran cassa d'acqua dalla quale è costituita la più gran parte della stiva.

Un altro modello esposto dalla Ditta Escher-Wyss si è quello di un apparecchio per tirare a riva i bastimenti che si devono riparare. Il meccanismo, costruito per la *Vereinigte Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees di Lucerna*, consta di un motore a vapore, verticale, che fa girare due ruote su cui è distesa orizzontalmente una robusta catena senza fine. Le maglie di questa catena sono così formate che ricevono la testa delle maglie da cui è formata la catena di trazione. Ma le maglie di quest'ultima catena non sono anulari, bensì sono formate da aste di ferro che terminano ad una estremità con un occhio ed all'altra con una forchetta, la cui apertura può ricevere l'occhio dall'asta susseguente, cui è assicurata da un piuolo. La lunghezza della catena senza fine è determinata per modo che vi si possano contenere almeno due delle parti della catena di trazione. Avanzandosi questa, si tolgono i piuoli man mano che la catena non è più impigliata da quella senza fine.

Con quest'apparecchio, di forma assai semplice, possono trascinarsi dei bastimenti pesanti fino a 170 tonnellate. Evidentemente nulla vi sarebbe che impedisca l' applicazione del sistema a produrre sforzi maggiori purchè si proporzionino convenientemente le diverse parti.

Nella parte della navigazione a vela sonvi alcuni eleganti barche costruite dalla Ditta Meierhofer-Reichling di Zurigo e Treichler-Heinrich di Zurigo, e destinate per viaggi di diporto.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le dirotte pioggie di questi giorni sulla Riviera Ligure di levante cagionarono ieri la caduta di una frana e la rottura del ponte Ghiaro, presso la Stazione di Levanto, per cui resta interrotta la circolazione dei treni. Il trasbordo essendo impossibile, il servizio dei viaggiatori, bagagli e merci viene limitato alla Stazione di Monterosso da una parte e Bonassola dall'altra. I treni diretti 1, 2, 3, 4 limiteranno il servizio a Spezia da una parte ed a Sestri dall'altra,

La Presidenza del Consorzio per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara ha chiesto che sia proceduto alla visita di ricognizione della linea per poterla aprire al pubblico servizio.

Le carrozze ed i carri che verranno adoperati nell'esercizio della premenzionata ferrovia furono eseguiti dalle officine dell'isola di Sant'Elena di proprietà della Società Veneta per imprese e costruzioni sul tipo di quelli che saranno usati dalla Società stessa per la linea Albano-Nettuno-Porto d'Anzio.

La presidenza del Consorzio per la predetta linea ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici perchè pei trasporti da farsi colla nuova ferrovia si possano adottare le tariffe attualmente in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia, ed il regolamento di servizio in uso sulle già Ferrovie provinciali Venete.

><

Ci informano da Treviso che i primi tre tronchi della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compresi fra Treviso e Levada sono pressochè ultimati, per cui fra breve tempo potranno essere inaugurati al pubblico servizio.

><

Il Consiglio comunale di Perugia ha deliberato di richiedere al Governo del Re la concessione della costruzione e dell' esercizio di una linea ferroviaria da Umbertide a Perugia sulla base dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879, col sussidio dello Stato in conformità dell'art. 11 della legge stessa.

La progettata ferrovia si presterebbe ad un più facile scambio dei prodotti e degli affari amministrativi del capoluogo della provincia con buona parte del suo territorio.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha disposto che a datare dal 1° dicembre p. v. venga aperta al pubblico servizio pei soli viaggiatori la nuova fermata di Rive, posta lungo la linea Casale-Vercelli, per la quale fu appositamente allargato il casello di guardia n. 24.

><

La stessa amministrazione ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici, per la definitiva sua approvazione, il contratto d'appalto da essa stipulato con lo Stabilimento di Pietrarsa e dei Granili per la fornitura del seguente materiale mobile: n. 5 carrozze di prima classe, n. 10 di seconda e n. 10 di terza.

><

Nella prima quindicina del prossimo dicembre i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie si occuperanno in via definitiva dell'esame relativo a talune proposte di innovazioni nel servizio ferroviario fatte nel Senato del Regno dall'onorevole senatore Maiorana-Calatabiano.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali è venuta nella determinazione di accrescere i proventi della Cassa di mutuo soccorso, onde renderla atta a funzionare colla maggiore larghezza richiesta, sia per i maggiori aiuti necessari al personale e sia per pagare un sussidio annuo vitalizio agli agenti licenziati dal servizio per inabilità.

A tale scopo, dopo sentito il parere del presidente del Consorzio, la Direzione generale predetta ha stabilito che la trattenuta normale del 1/2 per cento che si applica alle mercedi ordinarie sia estesa anche ai compensi per lavoro straordinario.

><

Il progetto di appalto per la fornitura di traverse ed altri legnami occorrenti pell'armamento della ferrovia da Ascoli a San Benedetto, approvato in recente seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, concerne la provvista di n. 34,190 traverse di legno quercia rovere e mc. 43.20 di pezzi speciali per scambi.

L'ammontare a base d'asta della fornitura è presunto in L. 183,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per alcune modificazioni di orario sulla linea Maremmana.

><

Ci scrivono da Chieti che quel Consiglio comunale in sua adunanza recente ha deliberato di fare istanze al Governo del Re perchè fra i 1530 chilometri di ferrovie della 4ª categoria, contemplati dall'articolo 10 della legge 29 luglio 1879 n. 5002, sia compreso un tronco di linea di circa 8 chilometri, destinato a congiungere la città di Chieti colla Stazione omonima.

Pel detto tronco di ferrovia sono ora in corso gli studi tecnici ai quali si sta provvedendo a cura e spese del Municipio di Chieti.

><

Il Consiglio comunale di Catania ha revocata e modificata in parte una sua precedente deliberazione (della quale il *Monitore* già ebbe occasione di occuparsi) circa la costituzione del Consorzio per la ferrovia Circumetnea e per il prolungamento della linea Adernò-Nicosia; ed ha deliberato che siano costituiti due separati Consorzi, in entrambi i quali entrerebbe il Municipio di Catania in base alle proposte della Deputazione provinciale.

Il Consiglio comunale insiste tuttavia nel voto da esso già fatto, e cioè che si eseguiscano entrambe le due linee; e nel caso che per ora non fosse possibile di provvedere a tutte due contemporaneamente, sia data la precedenza a quella Catania-Adernò-Nicosia, come quella che maggiormente interessa la più importante parte della provincia.

><

Ci scrivono da Pisa che quel Municipio, preoccupato del danno derivato alla città in generale, ma più specialmente a parecchi industriali, per la soppressione del treno semidiretto che da Genova arrivava a Pisa verso le 8 pom., ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici perchè voglia disporre al più presto possibile che il detto treno venga ristabilito.

><

L'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia si è occupata dello studio della questione relativa ai trasporti in buone condizioni del pollame vivo.

La predetta amministrazione ha riconosciuto che il

miglior sistema sarebbe quello di applicare in luogo di ribalte ai carri *HB*, dei reticolati di canape, pella cui applicazione ha già fatto gli opportuni provvedimenti.

><

Ci pervengono da Salerno lagnanze pel modo poco energico col quale sono condotti i lavori di costruzione del ponte definitivo sul fiume Sele, lungo il tratto di ferrovia recentemente aperto all' esercizio da Battipaglia ad Agropoli.

Il ponte provvisorio in legno eseguito dalla Società delle Meridionali, se presenta le volute garanzie di sicurezza in tempi normali, non le presenta del pari in occasione di piene straordinarie del fiume, in causa degli urti che subiscono le stilate del ponte dagli alberi che vengono trasportati dalla corrente.

In una recente piena il ponte provvisorio ha potuto fare buona prova mercè la continua vigilanza ed un assiduo lavoro del personale di guardia; ma è indubitato che se non si provvede presto alla costruzione del ponte definitivo, si avranno fra non molto a lamentare delle interruzioni di esercizio.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha, con recente decreto, approvato i nuovi tipi di armamento per la ferrovia di 4ª categoria da Arezzo a Fossato.

><

La Camera di commercio ed arti di Mantova, in una sua adunanza recente, ha deliberato di fare istanza al Governo perchè siano adottati sulle ferrovie i biglietti a percorso chilometrico senza indicazione di direzione ed a base differenziale.

A proposito di questi biglietti noi non abbiamo nulla da aggiungere a quanto scrivemmo nel nostro numero della scorsa settimana.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha stabilito l'apertura dell'appalto per la costruzione di un drenaggio pel prosciugamento della scarpata a monte della trincea di Carassone (Mondovì-Bastia).

><

Lo stesso Consiglio approvò la Convenzione per la consegna al Comune di Alessandria della strada di accesso e del piazzale esterno alla stazione di Cantalupo.

><

Il Consiglio di Stato si è recentemente occupato di una questione sottoposta al di lui parere dal Ministero dei lavori pubblici, relativa alla imposizione di un canone a favore delle Amministrazioni ferroviarie per concessione di costruzione a distanza ridotta dalla ferrovia.

Sappiamo che il prelodato Consesso si è pronunziato nel senso che non si possa imporre alcun canone nè per le autorizzazioni temporanee, nè per quelle definitive.

><

Dal Consiglio d' amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò i preliminari dei contratti per acquisto da diverse Ditte di terreni occorrenti per la rimessa macchine da costruirsi in stazione di Pistoja;

Id. la spesa di L. 18,032 per l' applicazione del terzo fanale a 112 locomotive e sostituzione dei fanali di vecchio modello con altro nuovo;

Autorizzò la riparazione della locomotiva *Serchio* e relativo tender;

Id. della locomotiva *Calabria* e relativo tender.

Id. la gara per l' acquisto di 700,000 chilogrammi di olio di ravizzone o colza;

Id. id. per acquisto di traversi, cunei e pezzi speciali di legname occorrenti per l' anno contabile 1884-85;

Approvò la Convenzione da stipularsi colla Società Fondiaria Lionese per concessione alla medesima di collocare attraverso la ferrovia Genova-Ventimiglia una tubazione in ghisa per lo scolo delle acque.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevolmente sui seguenti affari:

Costruzione di un ponte a travate metalliche sul Bussè nella linea ferroviaria Dossobuono-Legnago (Verona);

Costruzione del ponte a travata metallica sul torrente Rova, lungo il secondo tronco della ferrovia Bergamo-Ponte della Selva;

Progetto di appalto del secondo tronco della ferrovia Chivasso-Casale;

Progetto di una tramvia a vapore da Milano per Monza e Varallo a Giussano;

Progetto di una ferrovia privata di seconda categoria a scartamento ridotto Gozzano-Alzo.

Ha inoltre respinto con proposte di modificazione un progetto di ferrovia a sezione ridotta da Firenze a Fiesole.

Rinviò pure per nuove informazioni il progetto di restauro del palazzo Madama (Torino).

><

Pareri del Consiglio di Stato:

Dichiarazione di pubblica utilità, dell' impianto di un rifornitore nella stazione di Roccapalumba (ferrovia Palermo-Porto Empedocle);

Approvazione di progetto per la provvista di pietrisco sulla ferrovia Zollino-Gallipoli;

Approvazione di progetto di scalo merci alla stazione della ferrovia di Legnano;

Lavori di ampliamento della stazione della ferrovia di Nizza-Monferrato;

Approvazione di progetto di bonificazione delle cave adiacenti alla stazione della ferrovia di Ripalta (Foggia-Ancona);

Id. id. lavori alla stazione di Tronzano (ferrovia Torino-Venezia);

Approvazione dell' aggiudicazione dell' appalto della ferrovia fra le stazioni di S. Maria e Celano alla signora Filomena Maione;

Approvazione del progetto di provviste per la ferrovia Mestre S. Donà;

Id. lavori d' innesto alla ferrovia Zollino-Gallipoli con quella Otranto-Brindisi;

Id. maggiori spese per lavori di costruzione alla ferrovia Saponara-S. Filippo (Messina-Patti-Cerda);

Id. progetto di appalto di forniture per l' armamento della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo-Bricherasio-Barge;

Id. dei lavori addizionali del 3° tronco della ferrovia Adria-Chioggia;

Id. di perizia dei lavori di riparazioni ai danni della inondazione nel tronco Adria-Loreo della ferrovia Adria-Chioggia;

Id. id. al tronco Loreo-Cavanella d' Adige della linea Adria-Chioggia.

><

Dall' egregio Direttore generale delle Strade ferrate, on. comm. P. Valsecchi ci venne gentilmente trasmesso

un esemplare della *Relazione statistica sulle costruzioni e sull' esercizio delle Strade ferrate italiane per l' anno* 1882.

Riservandoci di occuparci prossimamente ed a lungo dell'importante relazione, notiamo intanto ch' essa è suddivisa in quattro parti, cioè:

1. Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato, già autorizzate da leggi speciali anteriori a quella del 29 luglio 1879 n. 5002 (serie 2ª);
2. Costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno in esecuzione della legge predetta;
3. Costruzione di ferrovie concesse all' industria privata, con appendice sulla concessione, costruzione ed esercizio delle tramvie a vapore;
4. Esercizio delle Strade ferrate italiane.

GUGLIELMO SIEMENS

Una grave perdita deve annoverare la storia del progresso scientifico ed industriale, nella morte del dottore Guglielmo Siemens, occorsa il 19 corrente dopo breve malattia.

Egli nacque a Leuthe, nell'Annover, ai 4 d'aprile 1823. Fatti i primi studii a Lubecca ed alla Scuola politecnica di Magdeburgo, li completò all' Università di Gottinga, ove fu allievo dei celebri Wöhler ed Himly; ma una più vasta educazione scientifica si procurò egli stesso con appassionati studi, rivelando fino dai primi anni quella febbrile attività che rifulse in tutta la sua gloriosa carriera. A vent' anni già lo troviamo a Londra latore di un nuovo processo di galvanoplastica scoperto da lui col concorso del fratello Werner.

Altre invenzioni svariate tennero dietro a questo primo tentativo; citeremo un regolatore per cronometri, ed una macchina ad aria calda a 2 cilindri. Ma il campo più vasto al genio di Siemens offersero le industrie metallurgiche, alle quali rivolse avidamente il suo spirito inventivo.

Dalle opere di Carnot, Clayperon, Joule, Mayer, Rankine, Clausius apprese le nuove teorie sulla natura del calore quale energia fisica; ed è appunto in seguito a questi studi che egli inventa l' apparecchio *rigeneratore* nelle macchine termiche.

La sua prima applicazione del rigeneratore fu fatta nel 1847 ad una macchina a 4 cavalli ed a vapore soprariscaldato. Benchè avvolto da numerose difficoltà pratiche, tanto potè sostener vivo il merito della sua invenzione, da riprodurla con maggior successo all' Esposizione del 1855 a Parigi, in due potenti macchine a vapore, e ne ebbe dalla Società delle Arti una medaglia d' oro.

Dal 1853 data la prima lettura fatta all' *Institution of Civil Engineers* « sulla conversione del calore in effetto meccanico ». A questa tennero dietro altre importanti memorie.

È verso il 1860 che incomincia la casa Siemens a intraprendere quella vasta manifattura di strumenti elettrici, e la costruzione dei cavi sottomarini, che in breve la rendettero celebre. Ed è pure verso quest' epoca che sorge nella mente di Guglielmo Siemens l' idea delle fornaci a rigenerazione del calore. A questa invenzione, che a buon diritto può annoverarsi fra i più grandi trovati industriali, attese alacremente col fratello minore Federico, e non indietreggiando alle prime e gravi difficoltà che incontrarono di fronte alle esigenze della pratica, ottennero la costruzione di alcune fornaci secondo il tipo da loro ideato. Uno degli intenti, a cui miravano specialmente gl' inventori, era la fabbricazione in grande dell' acciaio in forni aperti, e nel 1876 tale intento potè essere completamente raggiunto, quando l' Ammiragliato inglese ordinò la costruzione delle navi *Iride* e *Mercurio* col metallo da loro fabbricato, e che dopo tale prova venne quasi esclusivamente adottato dai cantieri militari.

Coll' invenzione del termometro e pirometro a resistenza elettrica, si collegano le sue prime scoperte di metallurgia colle numerose sue invenzioni nel campo della elettricità che lo occuparono negli ultimi anni.

Merita ricordare le brillanti esperienze da lui eseguite sull' azione della luce sopra l' elettrofilla nelle foglie vegetali, l' invenzione di un apparecchio per misurare la profondità dell' acqua, ed un altro per la misura dell'attrazione.

Innumerevoli sono gli scritti lasciati dal dott. Siemens, dei quali gran parte trovansi inseriti nelle *Philosophical transactions* e nei *Proceedings of the Royal Society*.

Rapito da morte immatura nella età di 60 anni non giunse a dar compimento a numerose ricerche alle quali ultimamente attendeva.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Valsavoja-Caltagirone. — L'11 dicembre p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Siracusa, si addiverrà simultaneamente all' incanto per l' appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Valsavoja-Caltagirone, compreso fra la stazione di Valsavoja e la contrada del Leone, della lunghezza di metri 9572 circa, in provincia di Siracusa, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d' armamento e del materiale fisso, per la presunta somma di L. 484,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere proseguiti per modo che l'apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessori e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'impresa dovranno essere ultimati in uno con la relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all' esercizio.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 24,000, ed in lire 48,400 quella definitiva.

I fatali scadono quindici giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In seguito alla diminuzione di L. 5 10 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 3,126,633.40, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 26 ottobre p. p, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po e dei rilevati d' accesso, presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, in provincia di Parma e di Cremona, escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell'armamento, si procederà il dì 11 dicembre p v., presso il Ministero dei lavori pubblici e le Prefetture di Parma e Cremona, simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quegli che risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di lire 2,967,175.10 a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura all'esercizio del ponte e dei rilevati d'accesso possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio.

I lavori di completamento, di finimento, accessori e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell' impresa dovranno essere ultimati e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 48 dalla consegna medesima.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 120,000, ed in lire 225,000 quella definitiva.

Ferrovia Parma-Spezia. — L'appalto del 24 novembre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Solignano e Ghiare, della lunghezza

di m. 8.760 dell'importo di L. 6,260,600, al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Parma offrì il ribasso di L. 4 55 per cento il sig. Giovanni Marsaglia di Torino, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro e Treviso-Motta. — All'appalto tenutosi il 24 novembre presso il Ministero dei lav. pub. per la fornitura di 43 scambi e relativi crociamenti col cuore in acciaio, da servire per le stazioni lungo le ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro e Treviso-Motta, dell'importo di L. 86,000 concorsero: il conte Brochoki che offrì il ribasso di L. 5.70 per cento, Bosisio Larini L. 6.81, Raffaele Scognamiglio L. 17.39 che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Adria Chioggia. — All'appalto tenutosi il 22 corr. al Ministero dei l. p. e alla Prefettura di Rovigo per le opere e provviste necessarie all'armamento ed alla soprastruttura del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra la stazione di Adria e quella di Loreo, non essendosi presentata alcuna offerta di ventesimo, rimase definitivamente aggiudicatario il sig. Tito Rossati, domiciliato a Bottrighe, che al primo incanto offrì il ribasso di L. 2,01 per cento.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Il 6 dicembre p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati delle stazioni e case di guardia, escluse le fondazioni lungo il tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso tra la stazione di Ivrea (esclusa) e la stazione di Quincinetto, per la presunta somma di lire 196,000.

I lavori dovranno essere cominciati appena fatta la consegna e ultimati entro mesi dieci dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 10,000 ed in lire 20,000 quella definitiva. I fatali scadono 15 giorni dallo avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Il 6 dicembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente ad un nuovo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della ferrovia Chivasso-Casale compreso fra la stazione di Chivasso (esclusa) ed il chilom. 12 + 700, della lunghezza di m. 12340, esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento e dei meccanismi fissi e le espropriazioni stabili, per la presunta somma di lire 1,000,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per mettere il tronco in istato da potersi aprire all'esercizio entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di finimento e di manutenzione dovranno essere condotti a termine entro dodici mesi successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 34,000 ed in lire 100,000 quella definitiva. — I fatali scadranno l'11 dicembre.

— Il deputato Valsecchi, direttore generale delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici, ha diretta la seguente lettera al deputato Marazio intorno agli appalti della ferrovia Chivasso-Casale:

« *Onorevole Collega* — Non prima d'ora ho potuto riscontrare alla pregiata sua del 13 scorso ottobre, perchè non era stata presa ancora veruna deliberazione sulla proposta da poco presentata al ministero, cui si accenna in detta lettera, relativamente all'appalto del primo tronco della ferrovia da Chivasso a Casale.

In risposta alla ricordata lettera e alla successiva delli 8 corrente, mi pregio di farle noto che venne ordinato di procedere sollecitamente a un nuovo incanto per l'appalto del primo tronco suaccennato colla modificazione alle condizioni di capitolato portate da detta offerta, e che se questo nuovo incanto riuscisse deserto, verrà senz'altro aggiudicato il lavoro a trattativa privata alla persona che ha presentata l'offerta medesima.

Mi pregio pure informarla che il progetto del 2° tronco della mentovata ferrovia, si trova in corso di esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che appena il Consiglio si sarà pronunziato si affretteranno gli altri incombenti per addivenire sollecitamente all'appalto di questo secondo tronco.

Molto avanzati sono gli studi per il terzo ed ultimo tronco, sul cui tracciato erano insorte delle divergenze fra i varii Comuni interessati, motivo per cui si è creduto opportuno di far procedere alla visita di un Ispettore del Genio civile, il quale ha già presentato la propria relazione al ministero. *Firmato:* P. VALSECCHI.

Roma, 9 novembre 1883. »

Ferrovie complementari. — All'appalto che ebbe luogo il 22 corr. al Ministero dei l. p. per la fornitura dei materiali destinati all'armamento delle ferrovie complementari, diviso in tre lotti, concorsero:

I. *Ruotaie* — Auxilia G. B. che offrì il ribasso di L. 12 27 per cento. U. Geisser L. 13.55. Bolchow Vaughan L. 17.20. La Gutehoffnuncshuette di Oberhausen L. 17.20. Scognamiglio L. 12.27. N. Fittipaldi L. 15.05. Conte Brochoki L. 18.26 che rimase provvisoriamente deliberatario.

II. *Stecche e piastre* — Ratto Girolamo L. 1.50. Tardy e Benech L. 2 rimanendo questi provvisoriamente deliberatarii.

III. *Chiavarde e ramponi* — G. Gillet L. 18.57. Macchi Izar L. 10.37. Tassara L. 5.85, rimanendo Gillet provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Como-Lecco. — Nel salone del Municipio di Como si è tenuta il 23 corr. un'adunanza per discutere e deliberare sui provvedimenti da adottarsi onde conseguire una sollecita ed intera costruzione della ferrovia Como-Lecco, e l'adunanza fu piuttosto numerosa essendovi intervenuti anche parecchi deputati e vari sindaci dei paesi interessati.

Fu votato all'unanimità il seguente ordine del giorno:

Gli intervenuti per invito dell'egregio sindaco di Cantù fanno vivissimi voti perchè sieno sollecitati gli studi dei progetti tecnici esecutivi del tronco di ferrovia Pontenovo-Cantù-Como, e che la Deputazione provinciale faccia senza indugio le pratiche necessarie presso il Ministero dei lavori pubblici per la immediata costruzione dell'intera linea Como-Cantù-Lecco.

Ferrovia Como-Laveno. — Togliamo dall'*Araldo* di Como:

Sappiamo essere pervenuto alla nostra Deputazione il Decreto ministeriale approvante l'intero tracciato della Como-Laveno, a partire dal cavalcavia della *Napoleona*, lasciando impregiudicata per ora la questione della Stazione di Varese e qualche altro punto di minore importanza.

La Società delle Complementari non ha ancora presentato il progetto della prima tratta dalla Stazione capo-linea di Como fino al cavalcavia della *Napoleona*, dipendendo la definitiva decisione dall'esito degli accordi che si stanno prendendo coll'Amministrazione del tramway Como-Saronno per la costruzione di una comune sede stradale.

Ferrovia Cuneo Ventimiglia. — L'ing. G. Massaglia, capo della nota Impresa di costruzioni, ha rivolta una domanda al Consiglio provinciale di Torino, per affrettare la costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia pel colle di Tenda e per la valle di Nervia.

Qualora il Consiglio provinciale di Torino, previi gli opportuni accordi colle provincie di Cuneo e Porto Maurizio volesse prendere l'iniziativa delle pratiche necessarie per ottenere la concessione di costruire ed esercitare l'accennata ferrovia, per cederla poscia ad un gruppo tecnico finanziario; l'ing. Massaglia si obbligherebbe a presentare un progetto di massima, quale venne studiato, col permesso del ministero dei lavori pubblici, a spese del richiedente.

Con tale combinazione, la ferrovia Cuneo-Ventimiglia potrebbe essere aperta al pubblico esercizio nel termine di 5 anni.

Ferrovia prealpina. — I Comitati del Verbano, di Valsessera, Biellese, Canavese, riuniti alli 21 novembre 1883, in Ivrea, in solenne adunanza coi delegati dei co-

muni attraversati dalla progettata linea prealpina, dopo lunga discussione, hanno ad unanimità approvato il seguente ordine del giorno, che riferiamo per debito di cronisti:

L'Assemblea:

Esaminata la linea Torino-Gottardo per Ivrea, Biella, Valsessera, Omegna, Intra e Locarno, di cui nella deliberazione 17 ottobre 1883 della Camera di commercio di Torino, alla quale fecero adesione i Comitati Verbanese, di Valsessera, Biellese e Canavese;

Mentre riconoscente applaude alla provvida iniziativa della Camera di commercio vera interprete degl' interessi del suo distretto;

Ritenuto che dalla elaborata relazione del cav. Locarni risulta che quanto al percorso la *Ferrovia Prealpina* presenta vantaggi sulle varie linee proposte per raccordare Torino al Gottardo;

Ritenuto che questa linea può ben affermarsi *Ferrovia delle Industrie piemontesi*, raggruppando fra loro e con Torino, loro centro naturale, tutti i paesi industriali del Piemonte, con grandissimo utile reciproco;

Ritenuto che la *Prealpina*, mentre unisce Torino al Gottardo, fa pure partecipi ai beneficii di questo valico i paesi rappresentati in quest'Assemblea, con una popolazione assai superiore a mezzo milione di abitanti, i quali pur ne traggono il carbone, le macchine, le materie prime, coefficienti necessari della loro industria e della loro prosperità;

Ritenuto che soltanto la Prealpina può tener riunito a Torino l'alto Piemonte, fino alla Svizzera, il quale ha con Torino tanti rapporti necessari e naturali, di interesse, di amministrazione, di affinità: e ben maggiori potrebbe averne; mentre nessuna delle linee attuali o delle progettate unisce direttamente a Torino i circondari di Pallanza, di Varallo, di Biella, di Ivrea e di Aosta;

Ritenuto che soltanto colla Prealpina verrebbe provvisto al difetto di comunicazione fra i varii nostri Circondari, fra i capoluoghi di Circondari ed i Mandamenti che ne dipendono;

Ritenuto che certamente le più gravi considerazioni strategiche militano a favore della Prealpina;

Ritenuto che per la bellezza e varietà dei paesi che attraversa questa linea è assai superiore a tutte quelle che scendono attualmente dal Gottardo, o furono progettate; onde richiamerà per questi paesi e per Torino il transito dei forestieri specialmente se diretti alle Stazioni Liguri per le linee di Savona e di Ventimiglia, naturale complemento della Prealpina;

Ritenuto che, essendo le linee Chivasso-Ivrea e Santhià-Biella dovute all' iniziativa e all' opera privata, la intiera linea *Prealpina*, anche avuto solo riguardo ai tre circondari di Ivrea, Biella e Pallanza, costituirebbe una dote di ferrovie governative, ancora assai inferiore a quella delle altre provincie italiane;

Ritenuto che dalle dichiarazioni dei signori presidenti e membri dei Comitati di Ivrea e di Biella risulta come questi Comitati provvederanno agli studi definitivi della intiera linea Prealpina, coordinandoli a quelli già compiuti dai Comitati Verbanese e di Valsessera;

Ritenuto che la necessità dell'unione di questi paesi a Torino fu sempre riconosciuta da Torino stessa, dacchè questo Municipio si fece iniziatore della ferrovia Sottoalpina, di cui la Prealpina realizza splendidamente il concetto, abbreviandone il percorso, correggendone i difetti lamentati, aumentandone la produttività, migliorandola insomma in ogni sua parte;

Ritenuto che lungo la linea Prealpina si trova distribuita tanta parte delle industrie italiane, sicchè la produttività sua sarà di gran lunga superiore a quella di ogni altra linea, malgrado la ragguardevole spesa;

Ritenuto che l'attuale adunanza rappresenta tutti i paesi lungo le Alpi da Torino alla Svizzera, a cui le tradizioni e la storia ed i sentimenti insegnano di affidare con piena fiducia la tutela dei loro diritti a Torino, con cui ebbero per tanti secoli, come hanno in questa circostanza, affatto comuni gli interessi e le aspirazioni;

Fa voti vivissimi per la pronta costruzione della linea Prealpina, da Torino al Gottardo per Ivrea, Biella, Valsessera, Omegna, Intra, Locarno.

Manda comunicare il presente ordine del giorno:

Agli onorevoli Senatori e Deputati dei paesi attraversati da questa linea a cui spetta la tutela di così vitali interessi.

Agli onorevoli Senatori e Deputati tutti del Piemonte e della Liguria, ai quali affida il patrocinio di questa linea che per il numero degli abitanti e per le grandi industrie a cui serve è di interesse nazionale: e, che formando un sol tutto colle linee che da Torino vanno a Savona, e Ventimiglia, al Frejus, si manifesta pure di grande interesse internazionale;

Agli ill.mi signori Presidenti delle Deputazioni provinciali di Torino e di Novara, nonchè della Commissione mista dei Delegati della Provincia, Comune e Camera di commercio di Torino, nella fiducia che ispirandosi ai veri interessi di Torino e dei paesi tutti affidati all'amministrazione dei corpi deleganti vogliano prendere in attento esame la linea Prealpina, ed emettere quindi il loro autorevole voto a favore della medesima, la quale mirabilmente concilia tutti questi interessi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo si è radunato il 23 corr. a Lucerna per esaminare il parere della speciale Commissione da esso nominata per riferire sull'opportunità di costruire le due linee Lucerna-Immensee e Goldau-Arth, che fanno parte della concessione delle ferrovie del Gottardo e la cui costruzione era stata aggiornata. Venne risolto alla maggioranza di accettare il parere del Consiglio federale, procedendo prossimamente alla costruzione della linea Immensee-Küssnacht-Lucerna e sospendere provvisoriamente la linea Goldau-Zugo. I rilievi definitivi di costruzione ed i preventivi delle spese per amendue le linee saranno fatti immediatamente.

Il giorno appresso poi, cioè il 24, ebbe luogo l'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia stessa, la quale risolvette all'unanimità di procedere alla conversione del prestito. A questa assemblea generale parteciparono 65 persone, le quali rappresentavano un capitale in azioni di 36,771,000 fr., cioè 52 azionisti con 1795 voti e 12 rappresentanti di Cantoni sovvenzionanti con 1225 voti. Il numero dei voti disponibili dei sussidianti venne ridotto poi, a tenore degli statuti, a 524.

Ferrovie francesi. — Le Convenzioni ferroviarie essendo state definitivamente votate dalle due Camere, il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera un bilancio annesso di ferrovie che, come quello che già si fa per la rete dello Stato, sarà votato ciascun anno dal Parlamento. Questo bilancio fisserà la quota dei lavori che le Compagnie saranno chiamate a compiere nell'anno, nonchè le cifre dei capitali che le Compagnie avranno ad avere dallo Stato per quei lavori, conformemente alle Convenzioni. Inoltre per quelle Compagnie che avranno da fare dei rimborsi allo Stato per le anticipazioni ch'esse hanno ricevuto a titolo di garanzia d'interesse, il bilancio in discorso indicherà la parte delle somme che le Compagnie adopreranno nei lavori di costruzione, in luogo di rimborsarle direttamente allo Stato.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* del 17 novembre reca l' atto di costituzione d'una Compagnia detta: Compagnia della Ferrovia del Duero, col capitale di 15 milioni di pesetas in 30,000 azioni di 500 pesetas. Suo oggetto è l'acquisto della concessione, della costruzione e dell'esercizio della linea da Valladolid ad Ariza per Tudela, Peñafiel, Aranda ed Almazan. Tale linea unisce nel modo più breve, seguendo la valle del Douro, la Castiglia all' Aragona ed alla Catalogna.

Ferrovia Pest-Semlino e ponte sul Danubio. — Telegrafano da Pest alla *N. F. Presse*:

La direzione dell'impresa generale della ferrovia Pest-Semlino ha chiesto al Ministero ungherese delle comunicazioni che venga fatta entro il corrente mese l'ispezione tecnica ed amministrativa del tronco ferroviario Neusatz-Semlino, e della diramazione India-Mitrovitza, nonchè la prova di carico del grande ponte sul Danubio fra Neusatz e Potervaradino.

Coll'apertura di questi tronchi la ferrovia Pest-Semlino sarà completa, giacchè i tronchi Pest-Teresiopoli, e Teresiopoli-Neusatz sono già in esercizio da qualche tempo.

Il tronco Neusatz-Semlino è lungo chilometri 47,6, e comprende una galleria di 350 metri di lunghezza presso Petervaradino, uno di 700 presso Csertanova, e il grande ponte sul Danubio presso Petervaradino.

Questo ponte è lungo metri 432 in cinque arcate. Esso fu costruito su progetto dell'ingegnere superiore Lantrac della Compagnia Fives Lille di Parigi, il rappresentante della quale, signor Gustavo Mercier, ne diresse la costruzione.

Le traverse di ferro del peso di quintali 18,000 furono costruite nelle fabbriche in Reschitza, ed in quelle della ferrovia ungherese dello Stato in Pest.

Il ponte poggia su 4 pile e due coscie, le quali in tutto contengono 11,000 metri cubi di pietre murate. La costruzione delle pile, che hanno le fondamenta a m. 23,5 sotto il pelo dell'acqua, richiese l'uso dell'aria compressa, come pure il collocamento delle gigantesche traverse furono diretti dagli ingegneri della compagnia Fives-Lille colla cooperazione degli agenti governativi.

La diramazione India-Mitrovitza è lunga chilometri 41,3 e congiunge India, Ruma, Vagany e Mitrovitza colle sponde della Sava.

Il tronco Meusatz-Semlino congiunge fra loro Petervaradino, Karlowitz, Becska, India, Alt-Pazua, Neu-Pazua, Batanitza e Semlino.

Le tramvie in Inghilterra e Francia. — Tra il 1874 e il 1883 la lunghezza totale delle tramvie inglesi è aumentata da 151 a 715 chilometri; 113 dei quali toccano a Londra, perchè non ne fu permessa la costruzione nelle vie anguste del centro della città, 20 sono a Bristol, 80 sono a Liverpool, 192 a Manchester ed i suoi sobborghi.

Le tramvie scozzesi ed irlandesi hanno una lunghezza complessiva di 192 chilometri, sicchè le tramvie della Granbrettagna hanno una lunghezza totale di 907 chilom., dei quali 241 chilometri vengono amministrati dalle Autorità civiche.

Il numero dei viaggiatori, che nell'anno d'esercizio 1881 82 circolarono su tutte queste linee, viene calcolato a 258 milioni, e l'introito lordo a lire italiane 38,750,000; ossia, in media, annualmente per chilometro 285 mila viaggiatori, e 42,750 lire italiane d'introito lordo, il che corrisponde ad una tariffa media di 15 centesimi per ogni persona e per chilometro.

Ad onta del vistoso introito, le tramvie non fanno troppi buoni affari, giacchè circa il 75 per cento delle entrate totali viene assorbito dalle spese di esercizio.

L'interesse del capitale investito importa in media tra il 4 ed il 5 per cento, giacchè il capitale, per ogni chilometro, è di circa 222,500 lire italiane.

La lunghezza totale delle tramvie francesi era alla fine del 1882 di chilometri 527, dei quali 250 a Parigi, 43 a Lione, 43 a Lilla, 36 a Bordeaux, 23 a Rouen e 23 a Marsiglia.

Il maggior reddito lordo chilometrico fu dato nel 1872 dalle linee esercitate dalla Società degli omnibus di Parigi, cioè, in media, lire 133,750, mentre le spese d'esercizio furono in media di L. 122,500.

Migliore è il rapporto però fra entrata ed uscita nelle tramvie dei sobborghi di Parigi e delle altre sunnominate grandi città della Francia.

Le entrate medie di queste linee che misurano circa 300 chilometri furono di lire 55,625 per chilometro, e le spese in media di lire 42,750, ossia circa il 77 per cento delle entrate totali.

I capitali investiti in queste imprese dànno perciò in Francia un interesse in media minore che nella Gran Brettagna, benchè colà le entrate d'esercizio siano in media alcun che maggiori che in quest'ultimo paese.

Notizie Diverse

Il canale di Gibilterra. — Si vuol isolare anche Gibilterra col taglio dello stretto stesso che la unisce alla Spagna. Il progetto relativo alla costruzione di questo canale fu approvato dal Governo inglese.

Il canale avrà 900 *yards* di lunghezza, 100 *yards* di larghezza e 27 piedi di profondità.

Tre vapori potranno navigarvi di fronte ed un ponte girevole sarà stabilito a servizio dei pedoni e dei cavalli.

I vascelli pagheranno un *penny* per tonn. e si calcola che i diritti di passaggio raggiungeranno annualmente una cifra di 50,000 lire sterline.

La costruzione del canale costerà 500,000 lire sterline ed occorreranno due anni per compirla.

Canale fra l'Olanda e la Germania — Scrivono da Rotterdam al *Journal des Dèbats*:

Tutto quanto concerne il ravvicinamento dell'Olanda e della Germania è d'un interesse di primo ordine. Se mai l'Olanda fosse assorbita dalla Germania, l'assorbimento si farebbe commercialmente prima di farsi politicamente. Tutto un piano di canalizzazione è progettato per unire l'Olanda alla Germania: al Nord, mediante un canale tra il Reno e l'Ems, all'altezza di Emdem; al Centro, mediante la Merwede, come questo lo è già al Sud.

Il primo canale servirà di sbocco al commercio che si fa con la Russia, la Danimarca, la Svezia e la Norvegia, e per conseguenza farà un po' di concorrenza al transito per la Merwede e a quello che si compie per Rotterdam-Colonia.

Ufficii telegrafici. — Il 22 corr. in Montoro Superiore, provincia di Avellino, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Fra i titoli ferroviarii, che nella scorsa settimana presentarono qualche mercato, sono da annoverarsi, le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate a 508 a principio, e dopo essere salite a 509.50 scesero a 507. Le Obbligazioni relative anch'esse in reazione da 271.25 a 270.75. I Boni rimasero sul nominale a 542. Le Palermo-Trapani (oro) ben sostenute conseguirono il prezzo di 285; le altre (tipo-carta) a 290.50. Mercato nullo o quasi, per rispetto agli altri titoli di questa categoria. Le Sarde, serie A, a 270; la serie B a 273; le nuove a 279; le Pontebbane a 441; le Centrali Toscane a 465; le Meridionali austriache a 290; le Azioni Gottardo a 470; le Azioni ferrovie Romane a 130.50. Avvertiamo, che all'infuori delle Azioni Meridionali negoziate nelle principali piazze d'Italia, per riguardo alle altre Obbligazioni sovraccennate, i soli listini di Milano ne prendono nota.

Sul mercato francese si tennero in buona vista le Azioni del Sud dell'Austria, specialmente in seguito alle notizie che in questi giorni appunto, l'ultima parete del *Tunnel* dell'Arl-

berg è caduta. Questa nuova linea apporterà certamente un contingente nuovo di traffico alle Compagnie. Le Azioni Lombarde vennero perciò negoziate al prezzo di 303.75 a principio, poi a quello di 313. Le Obbligazioni relative, si aggirarono tra il 290 al 292. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele, rimasero deboli a 287 circa. Le Azioni ferrovie Romane, poco trattate, vennero quotate a 130.

CONVOCAZIONI

Società anonima Adriese di costruzioni meccaniche — Per la deserzione dell'adunanza indetta pel 19 novembre, assemblea generale in Adria, sede sociale, l'8 dicembre p. v. per relazione dei sindaci; organizzazione del servizio finanziario; modificazioni all'atto costitutivo ed allo statuto della Società riflettenti il personale d'amministrazione e della Direzione tecnica.

Manifattura di Voltri e Serravalle — Assemblea straordinaria l'11 dicembre in Genova, sede sociale, per la relazione del Consiglio d'amministrazione, la dichiara della cessazione e conseguente liquidazione della Società, la nomina del liquidatore e la nomina del Collegio sindacale.

Società anonima delle miniere di piombo argentifero di Gennamari e d'Ingurtosu — Assemblea generale il 13 dicembre a Parigi, sede sociale.

ESTRAZIONI

Ferrovia Mantova-Modena — Il giorno 8 corr. novembre, negli Uffici della Società, ha avuto luogo pubblicamente, l'estrazione a sorte delle seguenti cartelle di Obbligazioni della Società, rimborsabili dal 1.o gennaio 1884 in L. 500 caduna, presso le Casse della Società.

918	1409	3032	3828	4786	5944	6448
7279	7775	8280	9102	9220	9990	10245
10635	10779	12532	13260	14593	15017	15262

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Consorzio stradale Lessolo-Alice-Superiore. Circond. d'Ivrea (3 dicembre. Esp. def.) — Lavori inerenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Lessolo tende alla consortile di Valchiusella, della lunghezza di m. 7,427.67. Importo ridotto a L. 52,684.45. Dep. provv. L. 3125; defin. L. 6250.

Prefettura di Roma (fat. 3 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco I da porta Cavalleggeri al miglio XXIII presso Palo, per 5 anni, dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Imp. ridotto a L. 20,642.46. Deposito provv. L. 1100.

Municipio di Messina (3 dic. Esp. def.) — Costruzione della strada comunale obbligatoria Faro Divieto, tronco II. Imp. L. 165,500, ribassato del ventesimo. Dep. L. 5000.

Municipio di Pergola (fat. 4 dic.) — Costruzione del ponte viadotto sul Cesano. Imp. L. 129,221.20, ribass. di L. 2 0[0].

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (Fat. 5 dic.) — Definitivo bonificamento e sistemazione idraulica della sezione della contrada a destra del Volturno, compresa tra la Regia Agnena ed il piede dei monti di Carinola; imp. ridotto a L. 219,047.15 dietro il ribasso di L. 5.95 0[0].

Comune di Morbegno. Prov. di Sondrio. (Fat. 5 dic.) — Opere di difesa dall'abitato di Morbegno fino all'estremo inferiore del terrazzo Melzi. Imp. ridotto a L. 47,988.

Municipio di Gravina in Puglia (7 dic. Esp. def.) — Manutenzione delle strade vicinali e tronchi provinciali traversanti l'abitato. Imp. ridotto a centesimi 37 l'anno per ciascun metro lineare.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Teramo (7 dic.) — Lavori di costruzione del IV tronco della strada provinciale di serie dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra Bacucco e Santa Maria a Cupoli, di lunghezza m. 12794.63, da compiersi in mesi 30. Imp. L. 326,950. Dep. provv. L. 15,000; def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (fat. 7 dic.) — Costruzione del tronco della strada provinciale di serie, da Forca di Penne ad Ofena, compreso fra Ofena ed il confine Teramano, della lunghezza di m. 10,593.36, dell'importo ridotto a L. 173,253, dietro il ribasso di L. 29.03 0[0]. Dep. provv. L. 2000; def. il decimo.

Prefettura di Ravenna (10 dic.) — Lavori per la manutenzione delle palafitte del Porto Canale Corsini, durante il triennio 1884-86. Imp. L. 229,845.72. Dep. provv. L. 3800; def. il decimo Fat 26 dicembre.

Prefettura di Roma (10 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Braccianese Claudia tronco I, dalla nazionale Cassia presso il miglio X all'incontro della strada comunale di Canale, per cinque anni, dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1888. Importo annuo L. 18,282.30. Dep. provv. L. 800; def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Udine (10 dic.) — Opere e provviste occorrenti ai lavori di sistemazione e rettifica del IV tronco della strada nazionale Carnica n. 51 bis, compreso fra Esemon di Sotto e Socchieve, della lunghezza di m. 4519.30, da compiersi in 12 mesi. Imp. L 74,800. Dep. provv. L. 4000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (10 dic.) — Costruzione del II tronco della strada provinciale di 2ª serie, dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra la Sella del Pantano e quella di Agostinello, variante, della lunghezza di m. 9428, da compiersi in due anni. Imp. L. 246,630. Dep. provv. L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Catania (10 dic.) — Provviste ed opere occorrenti per la costruzione del solo pianterreno dell'edificio ad uso degli Stabilimenti scientifici dipendenti dalla Facoltà medica dalla R. Università di Catania. Imp. L. 64,800. Dep. provv. L. 4000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro. (Fat. 10 dic.) — Lavori di costruzione del V tronco della strada provinciale di serie, da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina, della lunghezza di m. 6,614, dell'imp. ridotto a L. 177,888.80, dietro il ribasso di lire 12.03 0[0]. Dep. provv. L. 14,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (fat. 10 dic.) — Costruzione del I tronco della strada provinciale di serie n. 48, diramazione da S. Lucia nel Cicolano ed il molino Mazzetti, della lunghezza di m. 8,643.91, dell'importo ridotto a L. 177,888.80, dietro il ribasso di L. 12.03 0[0]. Deposito il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (14 dic. Esp. def.) — Costruzione del II tronco della strada provinciale di serie da Platì a Santa Cristina, della lunghezza di m. 13,338.80, dell'imp. ridotto a L. 273,855.96. Dep. provv. L. 15,000; def, il decimo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

A N N U N Z I

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (Roma)

Capitale versato . . . . *L.* 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di ottobre 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Alessandria ..	382,032.30	341,585 30	40,447. »	»
Ancona........	130,877.20	114,650.60	16,226.60	»
Aquila.........	105,725.70	93,834.70	11,891. »	»
Arezzo.........	83,337. »	80,163.15	3,173.85	»
Ascoli Piceno	66,598.10	54,715.60	11,882 50	»
Avellino.......	83,862.40	77,006.20	6,856.20	»
Bari...	294,070.20	298,174.70	»	4,104.50
Belluno,.......	43,389.60	34,505. »	8,884.60	»
Benevento	46,932.90	39,410.40	7,522.50	»
Bergamo......	226,149.40	201,850.90	24,298.50	»
Bologna.......	320,843. »	312,000.10	8,842.90	»
Brescia........	251,015. »	227,523.20	23,491.80	»
Cagliari	185,161 70	182,371.90	2,789.80	»
Campobasso..	89,528.20	84,098.70	5,429.50	»
Caserta........	305,167 80	277,849.80	27,318. »	»
Catanzaro.....	99,333. »	118,083.90	»	18,750.90
Chieti..........	105,030.10	93,676.30	11,353.80	»
Como	222,540.45	206,988.30	15,552.15	»
Cosenza	100,555. »	108,909.35	»	8,354.35
Cremona	179,643 30	167,125.50	12,517.80	»
Cuneo	272,721.10	248,525.10	24,196. »	»
Ferrara........	224,440.95	217,089.20	7,351.75	»
Firenze........	622,736.40	568,585. »	54,151.40	»
Foggia	165,737.50	147,971.60	17,765.90	»
Forlì	135,559.90	134,809.80	750.10	»
Genova........	593,594.85	550,178.10	43,416.75	»
Grosseto	67,158.30	60,390.30	6,768. »	»
Lecce	252,329.10	240,361.90	11,967.20	»
Livorno	139,863.50	142,987.40	»	3,123.90
Lucca..........	190,122.20	176,105.25	14,016.95	»
Macerata......	78,467.70	77,211.70	1,256. »	»
Mantova	220,069.30	221,051.40	»	982.10
MassaCarrara	83,487,30	79,710.80	3,776.50	»
Milano.........	778,732.33	739,258.30	48,474.03	»
Modena........	197,564.20	175,763.10	21,801.10	»
Napoli	858,852.30	788,020.50	70,831.80	»
Novara	318,728.10	291,751.30	26,976.80	»
Padova........	262,513.80	259,557.50	2,956.30	»
Parma ...,....	177,501.90	165,595.50	11,906.40	»
Pavia	267,338.70	254,952.65	12,386.05	»
Perugia	197,658.10	181,229.10	16,429. »	»
Pesaro e Urb.°	71,518.50	73,709.90	»	2,191.40
Piacenza	136,593.80	129,943.10	6,650.70	»
Pisa	222,249.90	208,675.80	13,574.10	»
Porto Mauriz.	94,010.60	86,981.40	7,029.20	»
Potenza	104,218. »	98,164.40	6,053.60	»
Ravenna	155,535.70	130,230.20	25,305.50	»
ReggioCalab.	108,132.30	104,389.90	3,742.40	»
Reggio Emil	121,714.80	106,622. »	15,092.80	»
Roma..........	651,485.15	619,115.10	32,370.05	»
Rovigo	198,738.70	192,890.30	5,848.40	»
Salerno........	199,533.80	175,014. »	24,519.80	»
Sassari	94,814.50	96,261.65	»	1,447.15
Siena	88,452.40	67,333.05	21,119.35	»
Sondrio........	24,422.90	27,593.80	»	3,170.90
Teramo........	67,155.60	58,129 60	9,026. »	»
Torino	610,071.10	548,480. »	61,591.10	»
Treviso	161,600.60	120,507.76	41,092.84	»
Udine	228,460.50	207,083.50	21,377. »	»
Venezia	352,004.20	338,475.40	13,528.80	»
Verona	273,848.20	241,689.35	32,158.85	»
Vicenza	164,265.90	135,996.50	28,269 40	»
Somme L.	13,555,797 03	12,593,915 81	1,004,006.42	42,125.20
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	42,125.20	
Resta l' aumento di ott.	. . . .	. . . .	961,881 22	
Prod. dal gen. al 30 7.mbre	111,414,805.87	108,570,822.06	2,813,983.81	
Totali gen. L.	124,970,602.90	121,164,737.87	3,805,865.03	

Roma, 13 novembre 1883.

Il Capo Ragioniere ff. M. GALLOTTI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	ANNO 1883	ANNO 1882	DIFFERENZA in aumento	DIFFERENZA in diminuz.
Caltanissetta.	90,691.15	88,086.60	2,604.55	»
Catania........	189,166.70	174,238.50	14,928.20	»
Girgenti	113,044.90	102,718.20	10,326.70	»
Messina	125,279.50	118,248.05	7,031.45	»
Palermo.......	212,392.10	205,468.30	6,923.80	»
Siracusa......	104,871.80	96,068.10	8,803 70	»
Trapani	77,080.50	65,034.60	12,045.90	»
Somme L.	912,526.65	849,862.35	62,664.30	»
Prodotti dal 1° gennaio al 30 7.mbre..	7,588,899.41	7,179,010.31	409,889.10	
Totali gen. L.	8,501,426.06	8,028,872.66	472,553.40	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Il Consigliere d' amministrazione
B. DE MALARET.

L' Ispettore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETA' ANONIMA SEDENTE IN FIRENZE

Capitale nominale 200 milioni — Versato 190 milioni

Concorso a due posti di Ispettore Sanitario.

In vista delle numerose richieste che pervengono a questa Direzione Generale per aver comunicazione del programma del concorso a due posti di Ispettore Sanitario di riparto in queste Ferrovie, di cui nello avviso precedente in data 31 Ottobre scorso, e prevedendo che non tutti gli aspiranti potranno trasmettere i loro documenti personali e titoli prima del termine stabilito del 30 Novembre corrente, si è deliberato di prorogare il detto termine sino a tutto il giorno 15 del prossimo Dicembre.

Firenze, 21 Novembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	38,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	800	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	40,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	40,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	237,500	»
GHISA da rifondere	»	41,000	»
OTTONE da rifondere	»	10,000	»
RAME da rifondere	»	16,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Dicembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Novembre 1883.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

DINAMITE

SI RENDE NOTO

ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.

CHE LA SOCIETÀ

CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

STABILITA A

CENGIO (Circondario di Savona)

è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti, capsule e miccie,** le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

DINAMITE

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *74 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati signori B. Roy e C. a Vevey (Svizzera).

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM' ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

CANCELLATE IN LEGNO

e filo ferro zincato intrecciato con macchine

Sistema brevettato e premiato a diverse Esposizioni.

Per la chiusura dei Parchi, Giardini, Stazioni, Tramways, Ferrovie, ecc.

MEDAGLIA D' ARGENTO

ESPOSIZIONE ORTICOLA NAZIONALE, TORINO 1882

MEDAGLIA DI BRONZO — ESPOSIZIONE DI MILANO 1881.

Stabilimento **A. Pictet**, via Buniva, 12, TORINO.

Dietro richiesta si spediscono *GRATIS* disegni e prezzi.

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS
E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE

OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI Mercoledì 5 Dicembre 1883. Num. 49

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le Strade Ferrate Italiane nel* 1882 — *Ferrovia Castellammare-Cancello.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Annunzi.*

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1882

Giusta la promessa fatta nell' ultimo nostro numero e l' uso degli scorsi anni, esaminiamo ampiamente la *Relazione statistica sulle costruzioni e sull' esercizio delle Strade ferrate italiane* per l' anno 1882 in questi giorni pubblicata per cura dell' on. comm. Pasquale Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici.

La Relazione è contenuta in un grosso volume di 542 pagine, fra testo e tavole allegate, stampato nitidamente in Roma dagli eredi Botta, e corredata di una bella carta topografica delle Ferrovie italiane al 1° ottobre 1883, eseguita dallo Stabilimento litografico dei fratelli Pozzo di Torino.

La Relazione è indirizzata a S. E. il comm. Francesco Genala, ministro dei lavori pubblici, con una lettera, nella quale è detto, che, secondo le innovazioni introdotte nella Relazione pel 1881, essa è suddivisa nelle quattro parti, da noi già accennate, e si aggiunge che, oltre alle notizie complete relative all' anno 1882, si danno sommariamente alcuni cenni intorno alle cose più interessanti compiutesi durante il 1° semestre 1883 nei diversi servizi delle costruzioni e dell' esercizio delle nostre ferrovie e che dovranno formare oggetto di particolareggiate notizie nella prossima Relazione pel corrente anno 1883.

Incominciando il nostro esame della parte prima che tratta delle costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato già autorizzate da leggi speciali anteriori a quella del 29 luglio 1879, rileviamo che nel complessivo sviluppo di tali linee, cioè:

Ferrovie Calabro-Sicule . . . . . . chilom.	1,334
Asciano-Grosseto, Liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui . . . . »	501
Totale chilom.	1,835
al 31 dicembre 1882 erano in esercizio . chilom.	1,828
onde rimanevano da aprirsi . . . . . chilom.	7

cioè il tratto della linea di Vallelunga in Sicilia, che comprende la grande galleria di Marianopoli, a cui sono da aggiungere il braccio dalla stazione di Licata al porto di chilom. 1, non incluso nello sviluppo precedente, e il tratto di metri 1650 corrispondente alla galleria 1ª Fucile nel tronco Favarotta-Licata, che ora si esercita su di una variante provvisoria.

1. Riguardo alle Ferrovie Calabro-Sicule del primo periodo, dello sviluppo di circa 640 chilom., ultimate ed aperte all' esercizio dalla Società Vitali, Charles, Picard e C. null' altro rimaneva a fare rispetto alla Società costruttrice, se non regolarizzare un certo numero di espropriazioni relative specialmente alla rete sicula. Le trattative a tale scopo colla Società nel 1882 non progredirono molto; solo in quest' anno si potevano stabilire le basi di un accordo per la parte che riguarda le formalità legali e le operazioni complementari di espropriazione non ancora eseguite, restando sempre pieno ed intero all' impresa il carico di far fronte a qualunque domanda dei proprietarii e rilevare l' Amministrazione da ogni molestia e pretesa per parte dei medesimi.

I lavori di compimento delle linee eseguiti dopo cessata la gestione della Società costruttrice si suddividono in tre categorie, cioè: lavori di costruzione eseguiti direttamente dallo Stato per mezzo di imprese diverse; lavori di costruzione eseguiti per mezzo della Società delle Strade ferrate Meridionali che esercita le Calabro-Sicule, e lavori di manutenzione straordinaria eseguiti pure da detta Società. Nessun lavoro della prima categoria è stato eseguito durante l'anno 1882 e le imprese che hanno eseguito lavori per lo passato sono tutte liquidate e saldate tranne la impresa Lanzara alla quale spettano ancora delle somme il cui pagamento è impedito da terzi creditori.

L'ammontare dei lavori di compimento eseguiti a tutto il 1882 per le tre categorie, distinti in tre separati quadri *A*, *B* e *C*. si riassume nel modo seguente:

	IMPORTO DEI LAVORI DELLA CATEGORIA			TOTALE
	A	B	C	
Rete Calabrese .	5,552,241.81	1,415,294.82	8,266,307.06	15,233,843.69
Rete Sicula . . .	»	3,412,673.49	10,536,356.68	13,949,030.17
Totali . . .	5,552,241.81	4,827,968.31	18,802,663.74	29,182,873.86

2. Riguardo alle *Ferrovie del 2° periodo* si accennano i lavori eseguiti durante il 1882 sulla rete di Calabria e su quella di Sicilia. Notiamo per la prima i lavori di consolidamento e compimento lungo la linea Eboli-Metaponto pei tronchi da Potenza a Trivigno e da Bellamuro a Picerno; per la seconda i lavori urgenti nel tronco Favarotta-Licata, della linea Catania-Licata. Per il compimento della linea di quest'ultima rete sono da eseguire: 1. metri 1650 della linea Catania-Licata (tronco Favarotta-Licata) comprendente la galleria 1ª Fucile; 2. la diramazione, ovvero prolungamento della linea Catania-Licata dalla Stazione al porto di Licata.

3. Appartengono al 3° periodo le due linee delle Caldare e di Vallelunga. Quella lunga km. 27 + 100 congiunge le due Catania-Licata e Palermo-Porto Empedocle e fu aperta all'esercizio nel novembre 1880; su di essa niun lavoro di costruzione venne eseguito durante il 1882. Questa, destinata ad abbreviare il percorso fra Palermo e la regione centrale e orientale dell'isola di Sicilia, si distacca dalla ferrovia Catania-Licata alla Stazione di Santa Caterina-Xirbi e raggiunge la ferrovia Palermo-Lercara alla Stazione di Roccapalumba, misurando uno sviluppo di km. 56 + 400. La linea fu aperta interamente all'esercizio nel 1881, ad eccezione di un tratto di circa 7 km. che comprende la grande galleria di Marianopoli, tuttora in corso di costruzione. Attualmente l'esercizio della linea di Vallelunga ha luogo mediante trasbordo con servizio ippico per il colle di Marianopoli, in coincidenza coi treni ferroviari delle due parti.

I lavori della galleria di Marianopoli progredirono nel 1882 meno che nel 1881, causa le aumentate difficoltà di terreno, lo sviluppo abbondantissimo di gaz infiammabili ed irrespirabili, la diminuzione dei punti di attacco per il perforamento di alcuni nuovi nuclei ed anche la poca attività dell'impresa.

Di questa galleria, lunga in sotterraneo metri 6277.62, se ne erano perforati al 31 dicembre 1881 m. 2843.30 ai quali aggiungendo perforati nel 1882 m. 1792.32, si ha la parte perforata al 31 dicembre 1882 m. 4635.62, e rimanevano quindi a questa data da perforarsi m. 1642, divisi in due nuclei, uno di m. 1224, l'altro di m. 418. L'intiera galleria potrebbe, tenuto conto dei fatti progressi, essere compiuta alla fine del 1884, con vantaggio di giorni 654 sul tempo accordato all'impresa.

4. Per le ferrovie Calabro-Sicule del 2° e 3° periodo, come risulta dalla relazione precedente, era stata autorizzata a tutto il 1881 la somma complessiva di . . . . L. 265,402,610.—
a cui aggiungendo quella autorizzata a tutto il 1882 di . . . . » 9,500,000.—
si ha la somma totale autorizzata a tutto il 1882 in . . . . » 274,902,610.—

Le spese sostenute a tutto il 1881 sommarono a . . . . L. 265,372,217.20
e quelle del 1882 a » 10,722,575.70

Si aveva un totale delle spese a tutto il 1882 di . . . . L. 276,094,792.90
con un'eccedenza delle spese sulle somme stanziate di . . . . L. 1,192,182.90

Da un prospetto riassuntivo, dal 1870-71 al 1882, dei lavori e delle provviste propriamente dette per le ferrovie Calabro-Sicule (non compreso quanto riguarda il materiale mobile, il telegrafo e le spese d'amministrazione) si ricavano poi le cifre seguenti:

Espropriazioni	L.	5,349,664.70
Movimenti di terra	»	36,685,383.22
Opere d'arte e di consolidamento. .	»	90,776,179.34
Gallerie	»	62,195,684.00
Stazioni e case di guardia	»	10,196,743.76
Armamento	»	25,552,381.70
Lavori diversi e imprevisti ed approvvigionamenti	»	27,451,311.62
Totale . .	L.	258,207,348.83
Spese per lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi . .	»	4,689,498.89
Totale importo lordo dei lavori eseguiti	»	262,896,847.23
Ribassi d'asta	»	26,711,983.31
Residuo importo netto dei lav. eseguiti	L.	236,184,863.92

5. Il numero totale delle giornate d'operai impiegati nei lavori dal 1870 al 1882 è di 37,812,090, di cui 636,057 nell'ultimo anno, e durante lo stesso anno, ad ogni giornata d'operaio ha corrisposto in media un lavoro del costo di L. 9.05 tutto compreso; mentre la media generale del costo del lavoro per giornata, dal 1870 al 1882, fu di L. 6.24.

L'importo del materiale mobile provvisto od ordinato, a tutto il 1882, risulta di. . . . . L. 16,426,686.91
cioè per 98 locomotive, 326 vetture, 1386 carri e 509 freni.

A cui aggiungendo per trasporti assicurazioni, dazii ecc. . . . . » 1,373,313.09
l'importo totale del materiale in conto di prima dotazione ordinato a tutto il 1882 è di . . . . » 17,800,000.—

Le spese fatte per impianto di linee telegrafiche durante il 1882 ascesero a L. 3,180.46, e dal 1870 al 1882 a L. 354,810.36, che divise per lo sviluppo dei tronchi aperti all'esercizio nello stesso periodo d'anni, il quale è di km. 687, dànno una spesa per km. di linea di L. 516 in cifra tonda.

Le spese d'amministrazione incontrate nell'anno 1882 per le ferrovie Calabro-Sicule ascesero a L. 774,930.89, cioè L. 718,035.20 per spese locali e L. 56,895.69 per spese generali. Quelle dal 1870 al 1882 ammontarono a L. 16,539,778.31, di cui L. 15,594,991.01 per spese locali e L. 944.787.30 per spese generali.

Dai quadri allegati risulta l'ammontare dei lavori e delle provviste eseguiti a tutto il 1882:

Per le linee del 1° periodo (lavori di compimento)	L.	29,182,873.86
Per le linee del 2° e 3° periodo incluso il telegrafo e il materiale mobile . .	»	253,831,784.90
Totale	L.	283,014,658.76

Si che le spese di amministrazione ascesero al 5.84 per cento dell'ammontare dei lavori e delle provviste eseguite per i lavori di compimento delle linee del 1° periodo e di costruzione delle linee del 2° e 3° periodo.

Riassumendo quanto si è detto intorno alle spese per le ferrovie del 2° e 3° periodo a tutto l'anno 1882, si ha:

Ammontare dei lavori e delle provviste, netto da ribassi d'asta	L.	236,184,863.92
Somme certificate per materiale mobile	»	17,292,110.62
Id. per telegrafo	»	354,810.36
Spese d'Amministrazione	»	16,539,778.31
Totale	L.	270,371,563.21
Dedotte le ritenute di garanzia ancora esistenti a mano dell'Amministrazione	»	6,422,222.20
Differenza pari alle somme certificate a tutto il 1882	»	263,949,341.01

6. La *ferrovia Asciano-Grosseto*, da molti anni ultimata ed aperta all'esercizio, nel corso del 1882 non richiese alcun lavoro di competenza diretta dell'Amministrazione, sì che non è il caso di entrare in particolari ragguagli intorno alla medesima.

7. Sulla *Ferrovia ligure* durante l'anno 1882 non si sono eseguiti lavori per parte della Direzione tecnica delle costruzioni residente in Genova, il cui compito si è limitato ad occuparsi di vertenze tuttora insolute riguardanti le espropriazioni e di varie liquidazioni e questioni colle imprese e coi terzi.

8. Nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1882,

la somma stanziata per i lavori della ferrovia Ligure era di . . . . L. 2,000,000.—
a cui aggiungendo il residuo dell'anno 1881 » 1,844,107.76

si avevano disponibili pel 1882 . . . L. 3,844,107.76
L'ammontare dei pagamenti eseguiti nel 1882, ascese a . . . . » 803,203.98

onde il 31 dicembre 1882 rimaneva un avanzo di . . . . » 3,040,903.78

La differenza in meno tra le spese sostenute ed i fondi disponibili è dovuta, come negli scorsi anni, ai pagamenti tenuti in sospeso in causa di opposizione di terzi e della non intervenuta approvazione delle transazioni colle imprese Wirz-Foldi e Martino Paglia.

Riassumendo poi le cifre relative ai lavori per le suddette linee contabilizzati durante il periodo della gestione governativa dal 1° gennaio 1867 a tutto il 1882 si ha la somma totale di . . . . L. 90,503,449.79
Se a questo importo si aggiunge quello dei lavori eseguiti prima del 1867 dal Credito Mobiliare Italiano di . . » 80,381,966.73

si ha l'ammontare dei lavori dal principio a tutto il 1882 in . . . . . L. 170,885,416.52

Le spese d'amministrazione dal 1867 al 1882 distinte anno per anno, ascendono in complesso a L. 90,752,608.20, e quindi sono in ragione dell' 8.70 per cento sull' importo dei lavori e delle spese inerenti contabilizzato per il detto periodo di tempo.

Aperte all'esercizio e consegnate all' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia le linee Liguri, si affidò alla stessa Amministrazione l' esecuzione dei lavori ancora mancanti a compimento delle linee medesime. A questi si va provvedendo, dandosi la precedenza ai più urgenti ed importanti. Nel 1882 erano in corso di esecuzione i lavori delle stazioni seguenti :

Linea di Levante. — Stazione di Spezia — Incominciate le fondazioni del fabbricato passeggieri, e ultimata quella del muro di sostegno al piazzale.

Stazione di Nervi. — Pressochè ultimato il fabbricato passeggieri.

Stazione di Camogli. — Quasi finiti i lavori.

Stazione di Genova P. B. — Incominciati e condotti a termine i lavori pel riordino dei locali del servizio di trazione.

Linea di Ponente. — Stazione di Savona. — Eseguito il fabbricato passeggieri per oltre due terzi, e ultimato il magazzino merci, i piani caricatori e altri lavori minori.

Stazione internazionale di Ventimiglia. — Ultimato il corpo centrale e le ali del fabbricato passeggieri, i magazzeni e piani caricatori del carbone, la rimessa carrozze, la tettoia per riparazione veicoli e l' ampliamento del piazzale. In stato avanzato gli altri impianti e lavori.

Oltre di ciò vennero presentati e approvati nel 1882 i progetti per la sistemazione di altre Stazioni, cioè Rapallo, Santa Margherita e Recco nella linea di Levante; Albissola, Diano-Marina e Bordighera nella linea di Ponente.

9. Per la *ferrovia Savona-Bra e Cairo-Acqui* si accenna alla sentenza della Corte d' appello di Casale, in data 7 luglio u. s., conforme a quella della Corte d'appello di Parma, salvo per la decorrenza degli interessi che la Corte di Casale giudicò doversi contare dal giorno della introduzione della lite.

(*Continua*).

FERROVIA CASTELLAMMARE-CANCELLO

La *Gazzetta Ufficiale* del 20 novembre u. s. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° ottobre 1883, controfirmato dai ministri Magliani, Genala e Savelli :

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 15 settembre 1883, tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l' Amministrazione dello Stato, il Consorzio costituito per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Castellammare a Cancello e sue diramazioni, rappresentato dal comm. Giovanni Della Rocca deputato al Parlamento, e la Società delle Strade Ferrate Meridionali, rappresentata dal suo direttore generale commendatore Secondo Borgnini, per la concessione al Consorzio medesimo della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata predetta da Castellammare a Cancello, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Castellammare e di Torre Annunziata.

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell' esercizio di una ferrovia da Castellammare a Cancello, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Torre Annunziata e di Castellammare.*

Fra le Loro Eccellenze il commendatore Francesco Genala, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, il Consorzio costituito per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Castellammare a Cancello, e diramazioni a Torre Annunziata e Gragnano, rappresentato dal signor comm. Giovanni Della Rocca, deputato al Parlamento Nazionale, come da verbale di deliberazione del Consiglio di amministrazione di detto Consorzio in data 6 settembre 1883 num. 25 e qui allegato sotto il num. I, e la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, rappresentata dal signor comm. Secondo Borgnini, giusta le facoltà accordategli dall'art. 49 dello Statuto di detta Società, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio predetto la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Castellammare a Cancello, con diramazione a Gragnano ed ai porti di Castellammare e di Torre Annunziata, che il detto Consorzio si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato sotto il num. II.

Art. 2. La Società delle Strade Ferrate Meridionali, facendo uso del diritto di preferenza derivante dall' art. 270 della legge sui lavori pubblici e dai suoi atti di concessione, di costruire cioè ed esercitare, a parità di condizioni, linee che dalla rete di ferrovia concesse alla Società medesima, si diramino o ne costruiscano un prolungamento, come nel presente caso si verifica, rimane sostituita al Consorzio in tutti i diritti derivanti dalla presente convenzione ed annesso capitolato, niuno escluso ed eccettuato.

In conseguenza sarà a carico della Società delle Ferrovie Meridionali anche la quota di spesa per la costruzione della linea concessa e sue diramazioni, che sarebbe spettata al Consorzio, a senso dell'art. 11 della legge 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Art. 3. Il Governo ed il Consorzio riconoscono ed accettano ciascuno per la sua parte, la sostituzione di cui all' articolo precedente.

Art. 4. Nel caso in cui con la definitiva ripartizione della rete ferroviaria del Regno, da stabilirsi per legge, la linea Castellammare-Cancello e sue diramazioni a Gragnano e a Torre Annunziata non dovessero far parte della rete, il cui

esercizio fosse affidato alla Società Italiana delle Ferrovie Meridionali, la presente concessione s'intenderà di pieno diritto risoluta, mediante il pagamento per parte del concessionario subentrante delle spese effettivamente incontrate nelle costruzioni e nelle provviste di materiale fisso e mobile ed accessori di primo impianto.

Nelle spese delle costruzioni s'intendono comprese quelle per gli studi e per gli interessi delle somme erogate durante il periodo delle costruzioni stesse.

Art. 5. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli art. 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'art. 11 della predetta legge nella somma di lire cinquemilioni quattrocentoquarantatremila ottocento, compreso il materiale mobile sul costo totale di lire 8,361,047 corrispondente a lire 185,607 per ogni chilometro della ferrovia da costruire, giusta il progetto dell'ing. Pessione, in data 15 aprile 1883, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 30 aprile 1883, n. 1129.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e lo esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente nei rapporti col Governo e coi terzi dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della provincia ed Enti interessati coi criteri dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile, e la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronto del costo totale di lire 8,361,047, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso però che il concessionario si dichiari disposto ad eseguire *à forfait* la costruzione della linea concessa e delle diramazioni, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criteri dell'art. 11 della legge predetta sull'ammontare del *forfait*, ritenendo questo per la quota spettante allo Stato nella somma fissa di lire 5,200,000, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in tre anni a decorrere dal 1898 perchè così d'accordo convenuto, ed in tre rate annue uguali, senza interessi.

Art. 8. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 15 del mese di settembre dell'anno 1883.

Il Ministro dei lavori pubblici F. GENALA.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. MAGLIANI.
Il Rappresentante del Consorzio GIOVANNI DELLA ROCCA.
Il Rappresentante la Società italiana per le Strade ferrate Merid. SECONDO BORGNINI.
CESARE SULLAM, *testimonio.*
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

(*Segue il* **Capitolato,** *da cui togliamo i seguenti articoli particolari*):

Art. 1. Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Castellammare a Cancello con diramazione a Gragnano ed ai porti di Castellammare e di Torre Annunziata, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Pessione, in data 15 aprile 1883, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 30 aprile 1883, n. 1129, escluso il tronco Caserta-Cancello, in surrogato del quale sarà accordata alla Società delle ferrovie Meridionali la facoltà di passare coi suoi treni sulle ferrovie esistenti fra i detti punti, previ accordi fra le due Amministrazioni interessate e col pagamento del relativo pedaggio.

Verificandosi però il caso previsto dall'articolo 4º della Convenzione, di cui il presente Capitolato fa parte integrante, cesserà di avere effetto la facoltà come sopra accordata alla Società delle ferrovie Meridionali pel transito dei treni su detto tronco da Cancello a Caserta.

Art. 2. Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di diciotto mesi, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 1º delle ferrovie economiche.

Art. 5. Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto dopo seguita l'approvazione verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 9. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Cancello, Marigliano, Ottaviano, San Giuseppe, Boscoreale, Terzigna, Castellammare, Gragnano, Pompei, Torre Annunziata.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nella Stazione avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

Art. 10. La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 14. Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno.

All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni, e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della Provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. Pei trasporti tanto dei viaggiatori quanto delle merci dovranno dal concessionario essere applicate le tariffe che all'apertura dell'esercizio delle nuove linee concesse si troveranno in vigore sulla rete delle ferrovie Meridionali, con obbligo di portarvi quelle modificazioni che potranno nel seguito essere introdotte nelle tariffe stesse.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Go-

verno e dei generi di privativa demaniali, si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle Strade ferrate Meridionali.

Art. 25. Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso concessionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Oggi si trovano nuovamente in Roma i tre Direttori generali delle Ferrovie italiane, convocati in conferenza dall' on. Ministro dei lavori pubblici.

><

Fu già da noi annunciato a suo tempo che si stava trattando per l' attivazione di un treno di lusso da Londra a Roma in transito per Ventimiglia. Le difficoltà che si erano dapprima incontrate, sappiamo che furono in questi giorni superate, per cui fra breve anche in Italia come in altre nazioni, si potrà approfittare di una si grande comodità. L' attivazione si farebbe in via d' esperimento.

Il treno sarebbe composto di tre vetture a letto (Sleeping Car) di 14 posti ciascuna con vagone *salon* per *restaurant* e due furgoni.

><

Siamo informati che anche il Governo francese ha dato la sua definitiva adesione al progetto elaborato alla Conferenza di Berna per la legislazione internazionale sui trasporti per strade ferrate.

Stante tale assenso al lodevole proposito del Governo Federale Svizzero di eliminare ogni difficoltà che possa ritardare la sanzione di quell' importante progetto, ormai si può fare assegnamento che presto il medesimo diverrà una estesa legge con universale vantaggio.

><

Trovansi in Roma i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie allo scopo di concretare col Comitato promotore del grande pellegrinaggio alla tomba di Vittorio Emanuele le modalità di viaggio degli accorrenti, e stabilire la marcia dei treni, in previsione della grande affluenza di viaggiatori, ed avuto anche riguardo alla circostanza che nel ritorno partiranno tutti esclusivamente da Roma.

Gli stessi rappresentanti al ritorno da Roma si riuniranno a Firenze, dove erano stati convocati pel 5 corr., per le solite conferenze riguardanti il servizio cumulativo italiano.

><

Viene oggi attuato il nuovo Orario generale invernale sulle ferrovie dell' Alta Italia, già da noi preannunciato in un precedente numero.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico delle ferrovie dell' Alta Italia nel mese di ottobre 1883 raggiunsero la somma totale di L. 11,622,421.89, il che corrisponde a L. 3,100.75 al chilometro, mentre nell' ottobre del 1882 non ascendevano che a lire 10,984,689.65, cioè L. 3,029.93 al chilometro; si ebbe quindi nell' ottobre 1883 l'aumento di L. 637,732.24. Si ha però da osservare che i chilometri in esercizio nell' ottobre 1883 erano 3744, mentre nell' ottobre 1882 non erano che 3622.

I prodotti lordi poi dal 1.° gennaio a tutto ottobre 1883 furono di L. 101,413,755 mentre nell'eguale periodo del 1882 ascesero a L. 95,229,486.36; per cui si ebbe un aumento di L. 6,184,268.82, tenuta sempre ferma l' accennata differenza dei chilometri in esercizio.

><

Sappiamo essere omai assicurato che la linea Bra-Carmagnola, destinata a rendere più sollecite le comunicazioni fra Torino ed il porto di Savona, verrà aperta all' esercizio in principio del nuovo anno.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Mantova si è rivolta al Ministero dei lavori pubblici onde interessarlo a sollecitare il più possibile un provvedimento che valga a facilitare grandemente le comunicazioni di Mantova con Milano. Tale provvedimento consiste nella istituzione di biglietti di andata e di ritorno al prezzo degli attuali per la via di Codogno, che rendano facoltativa al viaggiatore la percorrenza anche sulla linea che passa per Verona.

><

Ci scrivono da Caserta lamentando che i lavori di costruzione della ferrovia da Roccasecca ad Avezzano procedano con molta lentezza. Le popolazioni interessate nella costruzione di quella ferrovia instano perchè almeno il tronco della linea predetta da Roccasecca a Sora sia spinto colla voluta energia onde lo si possa aprire all'esercizio al più presto possibile.

Noi comprendiamo perfettamente il desiderio vivo che si ha pel sollecito compimento della linea di che trattasi; ma egli è certo che ad onta di tutta la sua buona volontà il Governo non potrebbe secondare questo desiderio se non compatibilmente coi mezzi che la legge sulle costruzioni di ferrovie complementari ha messo a suo disposizione; e tutti sanno che tali mezzi sono impari alle aspirazioni delle popolazioni interessate alle molte linee autorizzate colla legge predetta.

><

Per la ferrovia da Mantova a Legnago è stato sottoposto dal relativo ufficio tecnico governativo, al Ministero dei lavori pubblici, il progetto di appalto di un primo tronco della lunghezza di m. 9,340.

In questo progetto non sono comprese le espropriazioni per la sede della strada e le provviste del materiale di armamento della via e di quello fisso delle stazioni, le quali ultime dovranno far parte di separati appalti.

L'ammontare delle opere e provviste comprese in appalto rileva a L. 2,072,740 e quello delle espropriazioni e dei lavori imprevisti a L. 120,670, ossia in complesso a L. 2,193,410.

L'opera principale progettata sul tronco di che trattasi è un ponte a travata in ferro sul fiume Mincio della luce di 80 metri.

Le opere d'arte minori proposte sono 47 così ripartite: acquedotti inferiori a m. 1, n. 19; idem. da

m. 1 a 2.50, n. 20; ponticelli di m. 3, n. 3; idem. di m. 3.50 n. 1; idem. di m. 4 n. 2; idem. di m. 6 num. 2.

Per mantenere la continuità delle strade da attraversare colla ferrovia sono proposti n. 22 passaggi a livello, e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada saranno da costruire n. 11 case cantoniere.

><

Ci scrivono da Chieti che quel Municipio e la locale Camera di commercio ed arti si occupano attivamente nel raccomandare al Governo per un favorevole accoglimento il progetto di massima per una rete ferroviaria interna tra Chieti, le ferrovie esistenti e la valle del Foro.

Il progetto di tale rete ferroviaria, la cui esecuzione sarebbe della massima importanza per gli interessi commerciali ed industriali dell'intera provincia, fu pubblicato a cura del Municipio di Chieti dall'egregio professore dottore Vicentini.

><

Ci informano da Udine che quella Camera di commercio ed arti insiste presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere che il treno n. 316, in partenza alle 10 antim. da Venezia, anzichè limitarlo a Conegliano venga prolungato fino a Cormons.

Una tale variante, oltrecchè avvantaggiare grandemente i Comuni situati lungo la linea, renderebbe anche possibile, ciò che sarebbe di grande utilità, la coincidenza a Cormons del predetto treno n. 316, con quello in partenza da colà per Trieste alle 3 pom.

><

Ci scrivono da Ascoli che quei Consigli comunale e provinciale hanno dichiarato in modo definitivo ed esplicito al Ministero dei lavori pubblici che la località da essi desiderata pello impianto della Stazione ferroviaria è quella più vicina alla città presso Porta Maggiore.

Ambedue poi i predetti Consigli, nel fare istanza perchè sia posto mano con sollecitudine ai lavori di costruzione della nuova Stazione, hanno affermato di non sollevare ulteriori ricorsi e questioni sull'argomento.

><

Ci piace di qui riprodurre le parole colle quali l'onorevole Deputazione provinciale di Milano ha chiusa una sua relazione a quel Consiglio provinciale testè presentatagli, in ordine all'esercizio della nuova ferrovia di prossima apertura da Gallarate a Laveno.

« È assolutamente necessario che il Governo si preoccupi delle circostanze tutte che ponno renderlo più o meno vantaggioso (l'esercizio) per Milano e per la nostra Provincia. La Società del Gottardo, non curante che del proprio interesse, farà ogni sforzo per tradurre le merci discendenti dal Gottardo sul maggior percorso delle sue linee e quindi sulla via del Ceneri a Chiasso. Ora è dovere del Governo, per l'interesse del nostro paese, che almeno l'Italia abbia a difendere i propri interessi colle stesse armi della Compagnia del Gottardo, convogliando alla sua volta per la linea di Gallarate-Laveno-Luino e Pino, tutte le merci ascendenti. Darà con ciò soddisfazione non solo ai gravissimi sacrifizii fatti dalla nostra Provincia, ma a quelli stessi incontrati dallo Stato, ravvivando una parte della linea lacuale Laveno-Luino-Pino, che diversamente rimarrebbe, come è ora, di un limitatissimo movimento.

« Non dobbiamo perdere di vista che l'apertura del Gottardo ha dato a Milano uno sviluppo commerciale assai importante e che per favorire nuovi incrementi a questo centro principale d'Italia, è d'uopo che il Governo renda sempre più pronte e più facili le comunicazioni già aperte, distribuendo il movimento in un modo da impedire gli agglomeramenti ed i ritardi fin qui lamentati.

« Ora per arrivare al Gottardo le due linee del Ceneri e di Gallarate e Pino sono appena sufficienti al bisogno, essendo linee ad un solo binario, e la divisione che noi raccomandiamo soddisfa in pari tempo al nostro interesse generale ferroviario, come alle necessità del movimento, ed è da questo punto di vista che vogliamo insistere perchè il Governo non abbia a lasciarsi improvvidamente sorprendere da quanto farà la Compagnia del Gottardo a nostro danno: ma si preoccupi in tempo della cosa e impartisca le opportune disposizioni all'Amministrazione dell'Alta Italia, perchè siano salvaguardati gli interessi nostri e del paese.

><

L'egregio comm. ing. Alfredo Cottrau, ha riunito in un elegante opuscolo le tre lettere da lui scritte, intorno alla Direttissima Roma-Napoli, al *Capitan Fracassa*, al *Corriere del Mattino* ed alla *Gazzetta di Napoli*, da noi in parte riprodotte per intero ed in parte riassunte nei passati numeri. Nella prefazione, indirizzata ai napoletani, l'autore spiega le ragioni del suo lavoro, ed accenna agli argomenti in favore della linea interna, che giusta il suo parere, tornerebbe, più della litoranea, di giovamento a Napoli.

Alle tre lettere fanno seguito i giudizii di molti giornali d'Italia, che mostrano l'importanza della questione, e l'impulso che il solerte comm. Cottrau ha dato per lo scioglimento di essa.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane dopo avere, nella sua adunanza dei 27 novembre 1883, trattato alcuni affari interni, deliberava quanto appresso:

I. Costruzione e riparazione di pozzi e cisterne nelle stazioni e case cantoniere.

II. Piantagioni di siepi per chiusura della linea Napoli-S. Maria.

III. Impianto di una stazione a Staggia fra quelle di Poggibonsi e Siena.

IV. Sistemazione del servizio merci e costruzione di un piano caricatore militare alla stazione d'Empoli.

V. Modificazioni della tariffa interna pel trasporto del cemento.

VI. Acquisto di ghiaia, di piastre tubolari di rame, di lamiere di ferro e di due motori per le Officine.

VII. Aggiudicazione della fornitura del carbone per un anno e acquisto di lignite.

VIII. Acquisto di sei locomotive da merci.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Solmona. — All'appalto del 26 novembre per la provvista e posa in opera del materiale fisso nelle Stazioni del tronco della ferrovia Roma-Solmona,

compreso fra Tivoli e Mandela in provincia di Roma — cioè: n. 1 piattaforma girevole del diametro di m. 5.50; id. n. 5 di m. 4.50; n. 2 ponti a bilico della portata di tonn. 20; n. 2 colonne idrauliche per rifornitori d'acqua; n. 2 gru di caricamento della portata di tonnellate 5; id. n. 3 della portata di tonn. 2.50; n. 1 serbatoio in lamiera per rifornitore di mc. 22, n 2 pompe aspiranti e prementi per rifornitore; n. 10 segnali a distanza a disco girevole; ghisa in tubi per condotta d'acqua chilogr. 2,200 — vi furono due offerte, la migliore delle quali della Ditta Luigi Rizzi di Modena che offrì il ribasso di L. 6.55 0[0 rimanendo così provvisoriamente deliberatario. I fatali scadono il 19 dicembre. Importo ridotto a L. 75,844.02. Deposito provvisorio L. 4,100; definitivo L. 8,200. Consegna a mesi 3.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — L'appalto del 28 novembre per le opere e provviste occorrenti per la lavorazione delle ruotaie e fornitura di materiali speciali degli scambi e fornitura dei meccanismi fissi occorrenti all'armamento delle Stazioni lungo il tronco Zollino-Gallipoli, dell'importo di L. 138,236, andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Lecce.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — L'appalto del 28 novembre per la fornitura di scambi per binari armati con rotaie d'acciaio sistema Vignolles, da servire per le Stazioni della linea Taranto-Brindisi, nonchè la provvista del materiale fisso occorrente divisa in due lotti, andò deserto alla Prefettura di Lecce.

Ferrovia Benevento-Avellino. — L'appalto del 3 dicembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra Prata ed Altavilla, della lunghezza di metri 8,758, dell'importo di L. 4,219,000 andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Avellino.

Ferrovia Novara-Varallo. — L'appalto del 3 dicembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo compreso fra Borgosesia e Varallo, della lunghezza di m. 10,263 30. dell'importo di L. 2,020,000, andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Novara.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il 18 dicembre scadono i fatali dell'appalto da tenersi al Ministero dei lavori pubblici e alla Prefettura di Parma per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Solignano e Ghiare, della lunghezza di m. 8,760, dell'importo ridotto a L. 5,975,742.70, dietro il ribasso di L. 4.55 0[0. Deposito il decimo.

Ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro e Treviso-Motta. — Il 18 dicembre scadono i fatali dell'appalto al Ministero dei lavori pubblici per l'appalto della fornitura di 43 scambi e relativi crociamenti col cuore in acciaio fuso capovolgibile, dei quali 27 da servire per l'armamento delle Stazioni lungo la ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, e 16 per l'armamento delle Stazioni lungo la ferrovia Treviso-Motta. Importo ridotto a L. 71,044.60 dietro il ribasso di L. 17.39 0[0.

— Il 20 dicembre presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Venezia si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto dei lavori di armamento e inghiaiamento (esclusa la provvista dei ferri) delle chiusure per passi a livello, dei pali indicatori di pendenze, costruzione di pozzi per case cantoniere, stabilimento di termini di confine ed altri piccoli lavori di finimento, lungo i due primi tronchi della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compresi tra Mestre e San Michele del Quarto e tra San Michele del Quarto e San Donà, della lunghezza complessiva di m. 32,768, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 520,362.

I lavori dovranno essere condotti a termine entro mesi sette dal giorno in cui si intraprenderà la consegna del materiale metallico provvisto dall'Amministrazione.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 26,000 ed in L. 52,100 quella definitiva. I fatali scadono nei 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovie Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge. — Il 20 dicembre al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Torino si terrà l'appalto della provvista e posa in opera del materiale fisso e della provvista dei materiali speciali e lavorazione delle rotaie per gli scambi occorrenti all'armamento nelle Stazioni delle ferrovie Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge, cioè: n. 55 scambi semplici, n. 6 intersezioni di binari ad angolo retto, n. 8 piattaforme del diametro di m. 5.50, n. 13 segnali a disco, m. l. 7,800 trasmissione dei segnali a disco, n. 8 davanzali per piani caricatori di testa, n. 2 gru da pesi della portata di tonnellate 6. Importo L. 160,000. Deposito provvisorio L. 8,000; definitivo L. 16,000. Consegna: per gli scambi e intersezioni mesi tre dalla consegna delle rotaie fatta dall'Amministrazione, e per il materiale fisso mesi 4 dal giorno della ordinazione, tronco per tronco. Fatali a giorni 15.

— L'incanto tenutosi il 24 novembre essendo riuscito deserto, si addiverrà il 19 dicembre presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Torino simultaneamente, alla second'asta per l'appalto della provvista e messa in opera dei binari e degli scambi per armamento del primo tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra la Stazione di Airasca, esclusa, e la progressiva 19545.10, della lunghezza approssimativa di metri 19,545.10, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 195,000.

I lavori dovranno essere completamente ultimati nel termine di mesi quattro a partire dal giorno in cui verrà dato l'ordine di cominciare la posa dell'armamento.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000 ed in L. 19,500 quella definitiva. I fatali scadono nei 15 giorni successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovie complementari. — Il 17 dicembre scadono i fatali dell'appalto da tenersi al Ministero dei lavori pubblici per la fornitura dei seguenti materiali destinati all'armamento delle ferrovie complementari, divisa in tre lotti: I° Ruotaie d'acciaio Bessemer, 3° tipo, tonnellate 1,185,246, importo L. 272,606.58 ridotto a L. 222,828.62. Deposito provvisorio L. 13,650; definitivo L. 27,300. II° Quintali 674,000 stecche corniere in ferro, importo L. 31,936 ridotto a L. 31,297.28. Deposito provvisorio L. 1,600; definitivo L. 3,200. III° Quintali 109,000 chiavarde con rosette e quintali 270,000 ramponi; importo L. 14,350 ridotto a L. 11,685.20. Deposito provvisorio L. 800; definitivo lire 1,500. Consegna parte 4 mesi dopo la data del contratto, e parte alla fine di maggio 1884.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 28 novembre, ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio

« Vista la deliberazione del Consiglio comunale di Viterbo per la costituzione di un consorzio tra i comuni interessati alla costruzione della ferrovia Roma-Viterbo a scartamento ordinario e sistema economico partecipata dalla Deputazione provinciale a termini e per gli effetti degli articoli 7 della legge 5 giugno 1881 e 44 della legge 20 marzo 1865, allegato *E*;

« Vista la deliberazione del Consiglio provinciale in data 15 dicembre 1881 colla quale il contributo dovuto complessivamente dagli enti interessati secondo la legge 29 luglio 1879 è fissato in L. 3,800,000;

« Vista la deliberazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 16 maggio 1862 colla quale sono stabilite le norme pel riparto del contributo tra i Comuni che costituiscono un consorzio ferroviario:

« Preso atto delle disposizioni degli articoli 28 e seguenti della legge 29 luglio 1879;

« Delibera di fare adesione al consorzio per la somma non maggiore di un milione di lire salvo la liquidazione definitiva che verrà fatta dal Ministero dei lavori pubblici »,

Ferrovie sarde. — Nella seduta della Camera dei deputati del 30 novembre l'on. Umana svolse una sua interrogazione per sollecitare la legge sulla costruzione della rete ferroviaria in Sardegna, che la popolazione attende con ansietà.

L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, risposo che una delle provincie interessate non si è finora trovata in grado di concorrere alle spese per la costruzione delle ferrovie secondarie nella misura stabilita dalla legge. Qualora occorrerà presentare una legge speciale, il Governo farà il suo dovere.

Ferrovia Messina-Cerda. — Nella stessa seduta della Camera dei deputati, l'on. Di Santonofrio chiese informazioni sui lavori della ferrovia Messina-Cerda, che tutti lamentano che procedano lentamente, senza che se ne conoscano i motivi. Raccomandò di finire sollecitamente il tronco Cerda-Cefalù. Lamentò i ritardi frapposti alla regolare consegna del tronco Messina-Saponara. Insistette perchè si risolva la questione della curvilinea o della rettilinea nel tronco San Filippo-Barcellona, e si appaltino i lavori. Raccomandò infine la sollecita costruzione della galleria dei Tindari.

L'on. Genala dimostrò quali questioni economiche e tecniche restino a risolversi. Il Governo cerca di affrettare quanto più può l'esecuzione della legge 29 luglio 1879 e si vale di tutti i mezzi di cui dispone a tal uopo; se ciò dice per tutte le linee, più deve intendersi per la Messina-Cerda, che ha una speciale importanza.

Ferrovie Torre Belvicino-Schio e Schio-Piovene-Arsiero. — Togliamo dalla *Tribuna*:

Dal ministro dei lavori pubblici e da quello delle finanze è stato firmato il contratto di concessione alla Società cooperativa per la viabilità nel comune di Schio, delle linee ferroviarie economiche Torre Belvicino-Schio, Schio-Piovene-Arsiero. Alla Società concessionaria viene accordato un sussidio di lire mille per km. per trent'anni.

Ferrovia Morbegno-Sondrio. — Scrive l'*Eco della Provincia* di Sondrio:

Nella giornata di sabato 24 novembre venne firmato a Milano il contratto fra il signor Frova e il sig. avv. Longoni, come rappresentante della Deputazione provinciale, per l'anticipazione della costruzione di questo tronco. Ci consta che i lavori sono già a quest'ora ripresi su quasi tutta la linea; e lunedì scorso fu visitata, a tenore dei regolamenti, e trovata adatta all'uso una piccola locomotiva, di cui l'Impresa intende valersi per trasportare, anche durante l'inverno, i materiali necessari per la costruzione della massicciata stradale da S. Pietro al Masino.

Ferrovia Oulx-Briançon. — L'ing. John B. Fell ha domandato una proroga di sei mesi per compiere gli studi della ferrovia Oulx-Briançon, che, secondo lo stipulato contratto, doveva ultimare al 31 dicembre.

Egli addusse il motivo che il governo francese non gli aveva accordato la facoltà di fare gli studi sul versante meridionale del Monginevra.

La Deputazione Provinciale di Torino nella sua ultima seduta concesse la proroga.

In questi giorni il Governo francese gli diede la chiesta autorizzazione.

Sul versante italiano gli studi sarebbero già compiuti.

Ferrovia prealpina — Venerdì, 30 novembre, nel palazzo della Prefettura di Torino, si è radunata la Commissione per la ferrovia prealpina e per l'allacciamento al Gottardo. Presiedeva il prefetto Casalis, erano presenti i delegati Di Sambuy, Di Masino, Peyron, Piana, Sormani, Sclopis, Locarni e Frescot.

La Commissione ha votato il seguente ordine del giorno proposto dal conte di Sambuy:

« La Commissione mista per le ferrovie, facendo plauso alle efficaci iniziative d'Ivrea e Biella per far procedere allo studio del progetto di una ferrovia *prealpina*;

« Riconosce che tale linea si presenta al suo studio col suffragio di molti interessi appagati, e spera poter al più presto giudicare del suo merito in confronto alle linee di cui il Governo ha ordinato gli studi comparativi. »

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato, in data del 29 novembre, il seguente avviso:

Ad opportuna norma si rende noto che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione ed a decisione ministeriale, col 20 dicembre p. v., la Stazione di S. Piero, della linea Pistoia-Firenze, cambierà l'attuale sua denominazione in quella di Montale-Agliana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nelle adunanze degli azionisti della Società della ferrovia del Gottardo, di cui già abbiamo fatto parola nel nostro ultimo numero, venne nominato membro del Consiglio d'amministrazione, in rimpiazzo del sig. Dr. Temme di Basilea, dimissionario, il già ispettore federale della ferrovia del Gottardo sig. ing. Koller.

Ferrovie francesi. — Il ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle Ferrovie del Nord ad aprire all'esercizio, a partire dal 1° corrente, la sezione della linea da Valenciennes a Cateau, compresa fra Solesmes e Cateau. Essa misura 12 km. e 279 m. Oltre le due stazioni capilinea, comprende una stazione a Neuvilly.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta de los caminos de Hierro* annunzia che il ministro spagnuolo dei lavori pubblici si propone di sopprimere un terzo dell'imposta del 15 0[0] percepita dal Tesoro sulla tariffa dei viaggiatori per ferrovia. Si aggiunge che il ministro vuole arrivare alla soppressione completa di tale imposta in tre anni, coll'estinzione del 5 0[0] per volta.

Ferrovie austro-ungariche. — Da qualche tempo dei negoziati si iniziarono fra la Direzione della Compagnia Imperatore Francesco Giuseppe ed il Governo intorno al riscatto della rete. Finalmente il Ministro dei lavori pubblici giunse ad offrire agli azionisti una rendita fissa di fiorini 10 50 argento all'anno per Azione. Per contro il Consiglio d'amministrazione della Compagnia s'impegnerebbe a procedere alla conversione dei titoli di priorità ad una data epoca e mediante condizioni da determinarsi dal Governo. Di più queste proposte dovevano essere ratificate dagli azionisti, sotto pena di nullità, nel dicembre di quest'anno. I delegati della Compagnia accettando queste proposte *ad referendum*, avevano fatto presentire che esse avrebbero incontrato un'opposizione seriissima da parte di alcuni grossi azionisti della Compagnia, esigendo questi specialmente che la cifra della rendita fissata venisse portata, se non a 12, almeno ad 11 fiorini. Il 27 novembre u. s. il Consiglio d'amministrazione si è riunito per stabilire definitivamente sulle dette proposte. Ed ha deciso di respingerle e di persistere sovratutto nella pretesa che lo ammontare della rendita sia fissata almeno ad 11 fiorini. In seguito alla deliberazione del Consiglio d'amministrazione, il Ministro del commercio gli ha annunziato che è disposto a cambiare alcune disposizioni, ma che appartiene all'assemblea generale e non al Consiglio di definire la differenza relativa alla rendita fissa. Per conseguenza, il Ministro invita il Consiglio d'amministrazione a convocare un'assemblea straordinaria per il 12 dicembre al più tardi.

— Il Ministro del commercio e i delegati del Consiglio d'amministrazione della Compagnia Principe Imperiale Rodolfo si accordarono intorno ad una importante questione. Si trattava della rendita fissa da accordarsi agli azionisti in vista del riscatto della rete da parte dello Stato; essa è stata fissata in 9 fiorini e mezzo argento. Alcuni particolari restano ancora da stabilirsi. Tuttavia il Consiglio d'amministrazione ha convocato gli azionisti della Compagnia in assemblea generale straordinaria per il 29 corrente, per deliberare sulla cessione della linea allo Stato.

Ferrovie russe. — Gli azionisti della Compagnia Mosca-Iaroslaw hanno approvato la proposta della direzione

di sollecitare l'autorizzazione del Governo per la costruzione di una linea di 70 verste, da Iaroslaw a Kostroma.

Ferrovie americane. — Una Compagnia americana ha proposto alla Repubblica Argentina di costrurre 1250 km. di ferrovia nella sola provincia di Buenos Ayres con una garanzia del 6 per cento sopra 90,000 fr. per km.

I lavori comincierebbero quattro mesi dopo la stipulazione del contratto, e durerebbero 4 anni.

L'operazione esigerebbe più di 100 milioni. La rete comprenderebbe una linea che si unirebbe alle ferrovie dell'ovest a Grande-Julio, e farebbe capo a Bahia-Bianca, passando per Paz, Pehuaio, Guamini, Carhuè, e Nueva-Roma. Un'altra sezione partirebbe dal capo Corrientes, s'arresterebbe a Trenque-Lanquen e si allaccerebbe alle ferrovie dell'ovest con un tronco Tepalquè-Saladillo.

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici. — Fu presentato alla Camera il Bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per il primo semestre dell'anno 1884. Ecco le cifre della spesa per il Ministero dei lavori pubblici, confrontata con quella corrispondente nell'esercizio in corso.

Parte ordinaria: lire 34.631,899.33. Differenza in più L. 1,040,792.77. — Parte straordinaria: L. 11,477,457.06. Differenza in meno L. 9,809,632 94.

A relatore del bilancio dei lavori pubblici fu nominato l'on. Lacava.

Palazzo per il Parlamento. — La *Gazzetta Ufficiale* del 30 novembre ha pubblicato il seguente decreto ministeriale:

« Il Ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno Presidente del Consiglio dei Ministri:

Veduta la legge 14 maggio 1881, n. 209 (serie 3ª);

Veduto il Decreto Reale del 27 maggio 1883, n. 1414 (serie 3ª);

Veduto il programma del concorso per un progetto di massima del Palazzo per il Parlamento, in data del 31 luglio 1883, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del medesimo giorno, n. 178,

Decreta:

La Commissione che, giusta l'articolo 16 dell'anzidetto programma, deve esaminare i progetti che saranno presentati, e giudicare inappellabilmente sui medesimi, è composta come segue:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, *Presidente*;
Comm. Brioschi prof. Francesco, senatore;
Comm. Saracco avv. Giuseppe, senatore;
Comm. Crispi avv. Francesco, deputato al Parlamento;
Comm. Sella prof. ing. Quintino, deputato al Parlamento;
Comm. Brauzzi ing. Osea, ispettore del Genio civile;
Cav. Comotto ing. Paolo, ispettore del Genio civile;
Il Sindaco di Roma;
Il Presidente dell'Accademia di San Luca;
Parodi ing. Cesare deputato al Parlamento;
Cav. Franco Giacomo, professore del R. Istituto di belle arti di Venezia;
Comm. Castellazzi Giuseppe, professore nella R. Accademia e Istituto di belle arti di Firenze;
Comm. Rosso Luigi, professore nell'Istituto di belle arti di Roma;
Comm. Ruggero architetto Michele, membro del Consiglio permanente di belle arti.

Il comm. Tancredi Michelangelo, direttore capo divisione nel Ministero dell'interno, è incaricato delle funzioni di segretario.

Roma, addì 27 novembre 1883.

Il Ministro: Depretis.

Canale fra il mare del Nord e il mar Baltico — Si ha de Berlino, 27 novembre:

Avendo il principe di Bismarck approvato il progetto di un canale fra il mare del Nord ed il mare Baltico, il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello della marina, presenterà durante l'attuale sessione, la relativa legge al Parlamento.

Il progetto di questa grandiosa opera è dell'ing. Dahlstroem, il quale lo compilò tenendo conto di tutti i suggerimenti del comandante del dipartimento marittimo del Baltico ex-ministro della marina tedesca vice-ammiraglio Batsch.

Il canale seguirà dal Baltico e precisamente a principiare da Holtenau la linea dell'attuale canale dell'Eider, già esistente fino a Rendsburg. Di là, e fino al mare Nord, il canale avrebbe un rettifilo fino al porto di Brunsbnettel sull'Elba. La spesa è preventivata in marchi 120,500,000.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Pedara, provincia di Catania, e stato aperto un ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, nulla o quasi nulla venne operandosi a riguardo dei valori ferroviarii in generale. Solo le Azioni della Società delle Meridionali, richiamarono l'attenzione del mercato che le negoziò a 507.50 a principio; poi dopo essere scese a 506, risalirono a 508 e finalmente a 509.50. Le Obbligazioni relative rimasero sul nominale di 271.25, del pari i Boni a 542 circa. Non ci consta che abbiano avuto luogo transazioni, per rispetto agli altri titoli congeneri.

A Parigi le Azioni Lombarde le tennero abbastanza sostenute e negoziate a 305 e 300; le Obbligazioni relative a 292.50 a 293; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 283 e 285; le Azioni delle Ferrovie Romane a 130.

CONVOCAZIONI

Navigazione generale italiana — Assemblea generale il 14 dicembre in Roma, sede sociale, per relazione del Consiglio d'amministrazione, bilancio dal 1.o luglio 1882 al 3 giugno 1883, rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione e dei Comitati di compartimento, nomina dei sindaci per l'esercizio 1883-84.

Società anonima ausiliare italiana di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici — Assemblea generale straordinaria in Torino, sede sociale, il 15 dicembre per comunicazioni in ordine alle modificazioni dello statuto sociale, fissazione del numero dei membri del Consiglio, nomina eventuale di amministratori, approvazione della gestione a scarico dei consiglieri cessanti, approvazione di provvedimenti finanziarii e versamento di nuovi decimi, disposizioni relative alla posizione dell'amministratore specialmente incaricato del servizio commerciale e contenzioso.

Banca Romana — Assemblea generale il 19 dicembre in Roma, sede sociale, per comunicazioni e nomina agli uffici di censori e reggenti.

Società degli Alti Forni e Fonderia di Terni — Assemblea generale il 20 dicembre in Terni, sede sociale, per modificazione dello Statuto sociale negli art. 30 e 34.

Banca Toscana di Credito per le industrie e il commercio d'Italia — Assemblea generale ordinaria il 26 dicembre in Firenze, sede sociale, per stanziamento di un acconto sul dividendo dell'anno 1883, stanziamento dell'indennità ai censori, nomina dell'ufficio di censura, rinnovazione parziale del Consiglio.

ESTRAZIONI

Navigazione generale italiana — A termini dell'art. 5 della Convenzione 27 marzo 1878, essendosi proce-

duto alla seconda estrazione di una delle serie componenti quel Prestito, ne venne estratta la serie CC. Le 500 obbligazioni da L. 1000 caduna di questa serie (250 in oro e 250 in carta) saranno rimborsate alla pari a partire dal 31 dicembre 1883.

Ferrovia Udine-Pontebba — Prestito 5 0[0 1875. Roma — 8ª estrazione 20 novembre 1883:
2459 4476 7439 7527 7836 10056 11200 12414 12738 16064 17527 20298 26419 22344 23365 33497 25598 27247 30649 30731 31247 31302 32837 33072 34245 35374 35577 37040 39065 39565 39694 41452 45044 46726 47168 52655 52888 54064 55867.

Pagamento a L. 500 per Obblig. dal 1.o gennaio 1884.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Municipio di Bari delle Puglie (9 dicembre) — Manutenzione delle strade inghiaiate del Borgo e della Estramurale per la durata di anni 8. Importo annuo L. 30,167.43 Dep. provv. L. 3000; def. eguale a mezz'annata del canone. Fatali 25 dicembre.

Prefettura di Grosseto (10 dic. Esp. def.) — Fornitura e posa in opera della travata metallica da servire per il ponte sul fiume Albegna al passo della strada provinciale Amiatense presso la barra detta del Grazi. Imp. ridotto: ferro per ogni chilog. impiegato L. 0.627; ghisa per ogni chilog. L. 0.376; piombo per ogni chilog. L. 0.752.

Prefettura di Roma (10 dic.) — Costruzione della strada comunale obbligatoria da Anticoli Corrado alla provinciale Valeria, della lunghezza di m. 3,480.05. Imp. L. 15,554.29. Dep. provv. L. 750; def. L. 1500. Fat. 18 dic.

Prefettura di Ravenna (10 dic.) — Manutenzione delle strade Lughese e San Bernardino, per il quadriennio 1884-85-86-87. Imp. annuo L. 11,496.63. Dep. provv. L. 1000; def. il decimo.

Genio militare di Alessandria (10 dic.) — Costruzione e lavori nei dintorni di Vinadio, da eseguirsi entro giorni 450. Imp. L. 440,000. Dep. L. 44,000. Fat. a giorni 5.

Prefettura di Roma. (fat. 10 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco II, dal miglio XXIII presso Palo alla Porta Pia di Civitavecchia, per cinque anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Importo L. 6585.44.

Direzione del Genio militare di Capua (12 dic.) — Costruzioni e lavori vari nella piazza di Gaeta, da ultimarsi in giorni 500. Imp. L. 1;000,000. Dep. L. 100,000. Fat. a giorni 5.

Prefettura di Salerno (12 dic.) — Mantenimento della strada provinciale Battipaglia-Rutino. Imp. annuo L, 20,025.29. Dep. provv. L. 2000; def. eguale al canone annuo.

Prefettura di Roma (fat. 12 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Tarquinia Castrense-Acula-Orvietana, tronco III, da Valentano al confine territoriale di Orvieto, compresa la Pitiglianese dalle serre di Latera al confine della provincia di Grosseto, della lunghezza di m. 27348, per un sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1889. Imp. ridotto a L. 12,384.85. Dep. provv. L. 800.

Idem. (13 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Toscanese Cornetana, tronco I, dall'Aurelia Etrusca, presso il ponte sul Marta, alla Porta San Marco di Toscanella, per 5 anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Importo annuo L. 9110.78. Dep. provv. L. 650.

Canali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour). Torino, via Pio V. (fat. 15 dic.) — Opere di manutenzione dei Canali demaniali d'irrigazione colle loro rispettive attinenze e dipendenze comprese nel lotto II per la durata d'un novennio. Importo L. 32000. Dep. L. 3200. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Messina (17 dic.) — Costruzione della travata metallica pel ponte sul torrente Savoca lungo la strada provinciale Messina-Catania, da compiersi in un anno. Imp. L. 98,558.79. Dep. provv. L. 50,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Idem (17 dic.) — Lavori di costruzione della travata metallica ed impalcatura del ponte sul torrente Forza d'Agrò, lungo la strada provinciale Messina-Catania, da compiersi in un anno. Imp. L. 233,300. Dep. provv, L. 10,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (18 dic.) — Ingrossamento dell'argine Pali e Fascine e di quello detto di De Leo; allargamento del vecchio canale secondario di diramazione Ofantino e costruzione di un arginello, circondario del 2.o recinto e 3.a vasca orientali e di due ponti in legno, il tutto nella bonifica del Lago Salpi da compiersi in mesi otto. Imp. L. 95,826. Dep. provv. L. 3200; def. L. 9500. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Ancona (18 dic.) — Lavori di ordinaria manutenzione delle opere d'arte del porto d'Ancona, pel quinquennio 1884-88. Importo annuo L. 45000. Dep. provv. L. 2250, def. L. 22500. Fat. a giorni 15.

Direzione delle costruzioni navali di Spezia (21 dic.) — Provvista di metalli diversi. Imp. L. 67,133.38. Dep. L. 6700. Fat. 10 gennaio.

Prefettura di Pesaro e Urbino (22 dic.) — Tronco di strada in prosecuzione della provinciale del Marecchia dal ponte presso il molino Baffoni al confine della provincia di Arezzo, sotto la Cicognara. Importo ridotto a L. 273,613.66. Dep. provvisorio L. 10,000. Fat. 12 gennaio 1884.

Prefettura di Messina. (28 dic.) — Lavori di sistemazione e completamento del tronco di strada nazionale da Moio Alcantera all'innesto della provinciale di 3.a serie Giardini-Francavilla, presso il ponte S. Paolo, della nazionale Termine-Taormina, diramazione Randazzo-Milazzo, da compiersi entro 8 mesi. Importo L. 80,017.69. Dep. provv. L. 9000, def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Appalti deliberati.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine. (26 novemb.) — L'appalto per la sistemazione e le saltuarie rettifiche del tronco della strada nazionale n. 51 bis, compreso fra la piazza di Ampezzo e la borgata Tredolo, dell'importo ridotto a L. 126,295, andò deserto al Ministero ed alla Prefettura rimanendo definitivamente aggiudicato al sig. Nigris e Comp. di Udine, che offrì al primo incanto il ribasso di L. 2.10 p. 0[0.

Idem e Prefettura di Reggio Calabria. (26 nov.) — L'appalto per la costruzione del 1.o tronco della strada di serie, da Platì a Santa Cristina, compreso fra Platì e il Piano di Zilostro, dell'importo ridotto a L. 402,165 andò deserto al Ministero ed alla Prefettura, rimanendo definitivamente aggiudicato al sig. Michele Reschigno che offrì al primo incanto il ribasso di L. 17,25 p. 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli. (27 nov.) — L'appalto per i lavori di bonificamento del lago Maremorto in provincia di Napoli, al Ministero andò deserto ed alla Prefettura offrì il ribasso di L. 0.50 p. 0[0 il sig. Domenico Riccardi, che rimase definitivamente aggiudicatario.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (28 nov.) — All'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie; n. 33, da Chiaravalle a Guardavalle, dell'importo ridotto a L. 329,922.19, alla Prefettura offrì il ribasso di L. 9.85 0[0 il sig. Paolo Vinci, e al Ministero offrì L. 11,11 il sig. Fraschitto Palmieri, che rimase definitivamente aggiudicatario.

Genio militare di Verona (28 nov.) — L'appalto per l'esecuzione di lavori stradali ed altri nella regione dell'alta valle Leogra, dell'importo di L. 95,000 venne definitivamente aggiudicato al sig. Pietro Todeschini, domiciliato a Lecco, che offrì il ribasso di L. 9.50 0[0.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Bologna (31 nov.) — L'appalto per la correzione detta di Barbarolo lungo il tratto della strada nazionale n. 26 Firenze-Bologna, dell'importo ridotto a L. 134,026.89 andò deserto al Ministero ed alla Prefettura, rimanendo aggiudicato definitivamente al sig. Angelo Lastrucci, cha offrì il ribasso di ventesimo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

46ª SETTIMANA. — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1883.

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,722.00	592,070.00	343.83
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.00	480,089.81	303.85
Differenze nei prodotti della settimana 1883.	+142.00	+ 111,980.19	+ 39.98
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,607.15	22,826,337.24	14,202.99
Introiti corrisp. nel 1882	1,546.54	21,643,566.18	13,994.83
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 60.61	+1,182,771.06	+208.16

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	300,068.15	217.91
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	295,831.30	221.10
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	— 4,236.85	— 3.19
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,357.20	10,866,223.91	8,006.35
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	10,625,532.66	7,941.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 19,20	+ 240,691.25	+ 65.00

Strade Ferrate Romane

36ª SETTIMANA — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	688,237.44	21,288.36
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	668,466.07	20,673.62
Differenza (in più . . .	»	19,771.37	614.74
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 sett.bre 1883.	1,686,000	23,416,735.76	20,116.90
Periodo corr. 1882	1,682 808	21,726,112.41	18,699.26
Aumento	3,192	1,690,613.35	1,147.64
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,864,16	15,689,91	12,307,67
Piccola Velocità	8,936,17	517,45	6,657,70
Totali . . .	42,800,33	16,207,36	18,965,37

FERROVIA SANTHIÀ-BIELLA

	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	TOTALE
Mese di luglio . . .	32,287.71	20,999.77	53,287.48
Mese di agosto . . .	40,500.32	25,589.17	66,089.49
Mese di settembre . .	33,808.99	21,318.06	55,127.05

ANNUNZI

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Statutario 100 milioni -- emesso 50 milioni -- versato 35 milioni

Si prevengono i signori Azionisti che l'Assemblea generale ordinaria, convocata pel 26 corrente, non avendo potuto validamente costituirsi per non essere intervenuto il numero degli Azionisti necessario per rendere valida l'adunanza, giusta gli articoli 29 e 30 dello Statuto della Società, il Consiglio d'amministrazione, riconosciuta la necessità che prima dello spirare del semestre in corso sia deliberato intorno al bilancio dell'esercizio compiuto al 30 giugno decorso; visti gli articoli 21, 25 e 30 dello Statuto predetto, ha stabilito la nuova convocazione dell' *Assemblea generale d'urgenza* per il *giorno* 14 *dicembre p. v., alle ore* 2 *pomeridiane*, presso la sede della Società in ROMA, via Condotti, 11, per deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d' Amministrazione;
2. Presentazione ed approvazione del bilancio del secondo anno di esercizio dal 1° luglio 1882 al 30 giugno 1883;
3. Rinnovamento parziale del Consiglio d' Amministrazione e dei Comitati di compartimento;
4. Nomina dei Sindaci per l' esercizio 1883-1884.

I depositi delle Azioni, già eseguiti per la odierna adunanza, saranno validi ove non siano ritirati anche per la presente convocazione. I signori Azionisti che volessero eseguire nuovi depositi, di conformità all' art. 28 dello Statuto, potranno farlo fino al giorno 7 dicembre prossimo ad ore 2 pom. presso i seguenti Stabilimenti ed incaricati:

a *Roma*	presso	la Sede della Società, via Condotti, 11.
» *Id.*	»	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Genova*	»	la Sede compartimentale della Società, piazza De Marini, 1.
» *Id.*	»	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Palermo*	»	la Sede compartimentale della Società, piazza Marina.
» *Napoli*	»	la Succursale della Società, via Piliero, 29.
» *Venezia*	»	la Succursale della Società, via 22 marzo, 2413.
» *Firenze*	»	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *TORINO*	»	la *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.*
» *Milano*	»	la Banca di Credito Italiano.
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.
» *Neuchâtel*	»	» Pury e C.
» *Basilea*	»	» De Speyr e C.

Art. 28 dello Statuto. « L' Azionista, onde essere ammesso a comporre l' Assemblea, deve « avere depositato, trenta giorni prima di quello fissato per l' adunanza, cento Azioni almeno « nelle Casse della Società. Il deposito è accettato alla sede, alle sedi compartimentali ed alle « succursali, ed anche a quegli Stabilimenti che il Consiglio avrà designati nell' Avviso di con- « vocazione ».

Roma, 26 novembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

D I N A M I T E

SI RENDE NOTO

ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.

CHE LA SOCIETÀ

CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

STABILITA A

CENGIO (Circondario di Savona)

è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti**, **capsule e miccie**, le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

D I N A M I T E

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *74 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati signori B. Roy e C. a Vevey (Svizzera).

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM' ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

CANCELLATE IN LEGNO

e filo ferro zincato intrecciato con macchine

Sistema brevettato e premiato a diverse Esposizioni.

Per la chiusura dei Parchi, Giardini, Stazioni, Tramways, Ferrovie, ecc.

MEDAGLIA D' ARGENTO

ESPOSIZIONE ORTICOLA NAZIONALE, TORINO 1882

MEDAGLIA DI BRONZO — ESPOSIZIONE DI MILANO 1881.

Stabilimento **A. Pictet**, via Buniva, 12, TORINO.

Dietro richiesta si spediscono *GRATIS* disegni e prezzi.

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

GRATIS, Numeri di saggio **GRATIS** dello splendido, più **economico** e unico *Giornale di Mode*, che eseguisca nelle proprie officine tutti i *clichés* su *disegni originali* e del suo *Museo speciale*.

LA STAGIONE

tiratura ordinaria 720,000 copie in 14 lingue) si distribuiscono a chi le domanda alla **STAGIONE** — Milano.

PREZZI D' ABBONAMENTO

franco nel Regno.

	anno	sem.	trim.
GRANDE EDIZIONE	16.—	9.—	5.—
PICCOLA »	8.—	4.50	2.50

La *Stagione* dà in un anno: *2000* incisioni originali; *400* modelli da tagliare; *200* disegni per ricami, lavori, ecc. La *Grande edizione* ha inoltre *36* figurini coloriti artisticamente all' aquarello. — Tutte le Signore di buon gusto si indirizzino al *Giornale di Mode*

LA STAGIONE

In Milano, Corso Vittorio Emanuele, 37.

In Torino, presso l' Ufficio succursale dei giornali via Finanze, 13.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	38,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	800	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	40,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	40,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	237,500	»
GHISA da rifondere	»	41,000	»
OTTONE da rifondere	»	10,000	»
RAME da rifondere	»	16,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Dicembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Novembre 1883.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

SOCIETA' ANONIMA
AVENTE SEDE
IN BERGAMO

PREMIATA
con 14 Medaglie alle principali Esposizioni Nazionali ed Estere

Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, Comenduno, Palazzolo sull'Oglio, Vittorio e Narni presso Roma

CAPITALE SOCIALE
L. 2,500,000
con L. 1,500,000
di versato

PROSPETTO DEL CONSUMO.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000
		1882	655,000

Marca di

Fabbrica

PREZZI DI VENDITA.

Cemento lenta presa L. 1.80 al quint.	Staz.	Bergamo	
» rapida » » 3.00	»	»	»
» » q. s. » 4.00	»	»	»
Calce idr. di Palazzolo » 2.50	»	»	Palazzolo
Cemento Portland . » 5.00	»	»	»
» » q. s. » 7.00	»	»	»
Calce di Vittorio . . » 1.25	»	»	Vittorio
Cemento » . . » 3.10	»	»	»
Calce dolce di Narni » 2.20	»	»	Narni

Ribassi per grandi forniture.

Rivolgersi alla Direzione della Società in BERGAMO od agli Incaricati locali ove sono stabiliti.

Avviso importante.

Alcuni fabbricanti di qui per accreditare i loro prodotti li spediscono entro sacchi coll'iscrizione SOCIETÀ ITALIANA *e qualificano anche taluno di essi, sotto il nome di* Calce Idraulica di Palazzolo od uso Palazzolo. — *Ad eliminare il pericolo che tanto le Direzioni dei lavori, quanto le Imprese, ed in genere i consumatori di materiali idraulici, abbiano a rimanere ingannati da tali indicazioni, questa Società si fa dovere di ricordare che i prodotti di sua fabbricazione, vengono spediti in sacchi aventi al legaccio un timbro in piombo, colla marca di fabbrica approvata dal Governo e debitamente depositata per gli effetti di Legge, ovvero in barili con etichetta portante la Ditta Sociale e la marca stessa ; senza i quali contrassegni i consumatori non possono essere garantiti di acquistare materiali provenienti dagli Stabilimenti della Società Italiana.*

Avvertesi inoltre che la Calce Idraulica di Palazzolo viene esclusivamente prodotta da questa Società.

Bergamo, Marzo 1883. LA DIREZIONE.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Getti ghisa di ogni genere — **Macchine per la fabbricazione di tegole e mattoni** — Turbine — Ventilatori — Presse idrauliche — Trasmissioni — Torchi da vino — Pompe.

Lavori per Strade ferrate — Scambi e crocciamenti — Piattaforme — Vagonetti per imprese di costruzione — Ponti — Tettoie — Serbatoi in lamiera — **Caldaie a vapore orizzontali e verticali** — Riscaldamenti a vapore ed acqua calda.

Fornitura e Montaggio di Macchine a Vapore
DELLA DITTA FRATELLI SULZER A WINTERTHUR (SVIZZERA), dei quali assume la responsabilità

Materiale d'occasione: Locomobili, Gru, Pompe centrifughe e Letestù.

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificii Meccanici: CASTELLAMMARE (Stabia) e SAVONA (Liguria)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.* Anche nella recente *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano*, l'Impresa ha conseguite ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta, attesochè oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9.º), la Giuria le sonferì il premio maggiore dell'Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al gennaio 1883 di ben *2007 Ponti metallici* e di ben *103,401* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *quattro quinti* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre la Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. 707 veicoli ferroviarii, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. 2 grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XVI — Mercoledì 12 Dicembre 1883. — Num. 50

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA DI SAVONA
E L'IMPRESA GUASTALLA

I ministri delle finanze e dei lavori pubblici hanno presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 26 scorso novembre, il progetto di legge per autorizzazione della maggiore spesa di L. 11,700,000 dovute all'impresa I. Guastalla e C. per ultimazione dei lavori di costruzione della ferrovia Savona-Bra con diramazione da Cairo ad Acqui. Esso è preceduto da una relazione in cui si accenna alle note fasi della costruzione di quella linea e della causa civile susseguitane, e si compendia nel seguente articolo unico:

Sul capitolo 168 (*Spese residue* 1882 *e retro*) del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l' esercizio 1883 approvato colla legge 8 luglio 1883 n. 1454 (serie 3ª) è autorizzata la maggiore spesa di lire 11,700,000 da pagarsi all'Impresa I. Guastalla e Comp. per lavori di costruzione della ferrovia Savona-Bra, ai termini e nel modo stabiliti coll'atto di transazione stipulato in Roma addì 9 novembre 1883 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e la suddetta Impresa, il quale è allegato alla presente legge.

Al progetto fa seguito il testo dell'atto di transazione, che per la sua importanza crediamo utile di riprodurre per intiero:

Ritenuto che per transigere e definire tutte le questioni tanto risolute quanto riservate fra le parti con la sentenza del 28 marzo 1882 della Corte d'appello di Roma e colla sentenza 7 luglio 1883 della Corte d'appello di Casale in sede di rinvio dalla Corte di Cassazione di Torino, fra le LL. EE. il Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e il Ministro dei lavori pubblici da una parte, e dall'altra parte l'impresa I. Guastalla e C., costruttrice della ferrovia Savona-Torino e sue diramazioni, si è addivenuto in data 12 settembre ultimo scorso ad un atto di compromesso, in cui furono stabiliti e convenuti i patti e le condizioni a tale scopo concordati fra le parti;

Ritenuto che sull'anzidetta transazione, sentita la Regia avvocatura generale erariale che ne dette parere favorevole, il Consiglio di Stato, nella sua adunanza del 27 ottobre 1883, si è espresso con voto ugualmente favorevole, fatta unicamente un'osservazione per eliminare la clausola finale dell'articolo 6° del compromesso suddetto, inquantochè la medesima tolga il carattere di definitiva alla transazione, se diretta a limitare la prima parte dell'articolo stesso, ossia inutile se rifletta questioni, nelle quali l'Impresa è e rimane estranea e possono solo riguardare il Governo od i terzi;

Ritenuto che l'intenzione delle parti non era di limitare la prima parte dell'articolo, ma soltanto di evitare il pericolo di addossare alla Impresa responsabilità maggiori di quelle che le incombono per effetto e in dipendenza della costruzione dei lavori da essa eseguiti; epperciò l'Impresa ha aderito di sopprimere la clausola finale dell' articolo 6° del compromesso;

Ciò premesso e ritenuto;

Le LL. EE. il Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e il Ministro dei lavori pubblici e l'impresa Guastalla rappresentata dal sig. avv. Angiolo Guastalla fu Israel, e dal signor ingegnere Ludovico Maglietta, residente a Torino, hanno dichiarato di voler procedere, e quindi procedono alla stipulazione dell'atto formale di transazione, traducendo, come traducono in formale e definitiva stipulazione a tutti gli effetti di ragione, i patti di compromesso, omessa l'ultima clausola dell'articolo 6, così concepita: « Salvo a carico del Governo, qualunque altra questione non dipendente dalla costruzione dei lavori eseguiti dall'Impresa ».

Art. 1. A completa e definitiva soddisfazione e pagamento

delle somme liquidate a favore dell'Impresa per opere contrattuali e relativi interessi, nonchè per qualsiasi altra causa o titolo d'indennità fatto valere dall'Impresa nel vertente giudizio in cui emanarono le anzidette sentenze e a riguardo delle quali furono i diritti dell' Impresa riservati con la sentenza della Corte d'appello di Parma e per qualunque altra questione o pretesa, connessa o dipendente, il Governo pagherà all' Impresa, e per essa fino a debita concorrenza ai di lei cessionari, la somma complessiva di lire diecimilioni duecentocinquantamila (lire 10,250,000).

Si dichiara che le somme pagate dal Governo a titolo di provvisionale, cioè lire 1,600,000 con la imputazione degli interessi sulle medesime, nonchè la ritenuta per la ricchezza mobile, già furono tenute a calcolo in favore del Governo, sicchè la suddetta somma di lire 10,250,000 non va più soggetta ad alcuna deduzione e dovrà essere pagata nella sua totalità.

Art. 2. A tacitazione, transazione e pagamento delle spese giudiziarie già liquidate a favore dell'Impresa e delle altre da liquidare, il Governo pagherà in tutto lire centocinquantamila (lire 150,000) con mandato speciale a favore dei difensori legali dell'Impresa e per essi al signor Giovanni avv. Poli.

Art. 3. Il Governo restituirà, inoltre, la somma di lire un milione trecento mila (lire 1,300,000) residuo del deposito cauzionale di tre milioni trattenuto all' Impresa colla convenzione del 19 novembre 1868.

Art. 4. Il pagamento e restituzione delle anzidette somme, facienti assieme lire undicimilioni settecentomila (lire 11,700,000) dovrà essere eseguito entro tutto il mese di febbraio 1884, senza ulteriore decorrenza di interessi fino a detta epoca, essendo della mora stato tenuto conto nella presente liquidazione e transazione.

All' atto del pagamento sarà rilasciata dall' Impresa dichiarazione di finale quietanza a saldo, con completa e definitiva liberazione dello Stato.

Art. 5. Il deposito cauzionale di lire 10,000 in rendita italiana stato fatto dalla Impresa e le lire 312,173.36, residuo prezzo del *forfait* contrattuale, e i relativi interessi, rimangono a mani del Governo finchè la Impresa abbia giustificato completamente l'adempimento dei suoi obblighi verso gli espropriati.

Onde agevolare tale incombente l'Amministrazione provvederà perchè all'esame dei relativi documenti sia proceduto dai funzionari che delegherà nelle vie amministrative e senza ritardo.

Art. 6. Il Governo è e rimane estraneo alle azioni di danni e ad ogni altra pretesa che fosse stata o potesse essere promossa da terzi per effetto o in dipendenza della costruzione dei lavori fatti dall'Impresa.

Art. 7. Mediante l'esecuzione della presente Convenzione rimane definita e transatta qualsiasi controversia con reciproca liberazione e con quietanza definitiva a favore del Governo in capitale, interessi e spese.

In conseguenza di che si conviene che senz'altro cada e rimanga nullo e come non avvenuto l'atto di precetto notificato ad istanza della Impresa alle Amministrazioni dei lavori pubblici e delle finanze il 13 agosto 1883 e conseguentemente con esso i giudizi di opposizione promossi dalle Amministrazioni contro il precetto medesimo.

Le parti reciprocamente recedono dal ricorso che ciascuna di esse aveva proposto alla Cassazione di Torino avverso la sentenza di Casale del 7 luglio 1883.

Fatto in doppio originale in Roma nel Palazzo del ministero dei lavori pubblici questo giorno nove (9) novembre dell'anno milleottocentottantatre alla presenza degli infradescritti testimoni:

Firmato: AGOSTINO MAGLIANI *Ministro delle finanze* ed interim *del tesoro.*
» FRANCESCO GENALA *Ministro dei lavori pubblici.*
» Per l'Impresa *Francesco Guastalla e compagni* la Direzione: ingegnere LUDOVICO MAGLIETTA, ANGELO GUASTALLA.
» TITO ORSINI *testimonio.*
» CARLO CANTONI *testimonio.*

Registrato a Roma dieci novembre 1883 al registro 65, n. 9806, Atti privati e ricevute lire una e centesimi 20.

Il Controllore *De Pertis.* — Il Ricevitore *Maffei.*

LA LINEA DEL SAN GOTTARDO

E IL COMMERCIO FRANCESE IN ITALIA

Nel luglio del 1882 il signor Amedeo Marteau indirizzava al signor di Freycinet, ministro degli affari esteri della Repubblica francese, una relazione sulle conseguenze probabili del traforo del San Gottardo sul commercio francese. L'autore conchiudeva affermando la necessità per la Francia di costruire un passaggio rivale, che potesse fornire una via migliore, più breve ed economica del Gottardo e del Cenisio. Per la scelta di questo passaggio si pronunciava categoricamente in favore del Sempione.

D' allora la linea del Gottardo è stata aperta all' esercizio e ciò che non era ancora che calcoli ed ipotesi ha potuto verificarsi con fatti e dati certi. Il Ministro ha incaricato il sig. Marteau di fare un nuovo studio, che ha confermato nel modo più esatto gli apprezzamenti anteriori. La nuova relazione è stata pubblicata nelle sue parti essenziali dal *Monitore ufficiale del commercio.*

Riproducendo l'importante documento, richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori sulla gravità della situazione rivelata dalla diminuzione di prodotti delle linee della Parigi-Lione-Mediterraneo e del Rodano al Cenisio, dalla diminuzione delle esportazioni francesi in Italia e dall'estensione considerevole e simultanea del commercio di scambio fra l' Italia e la Germania.

Il signor Marteau così si esprime:

In una precedente relazione, in data 5 luglio 1882, è stata emessa l' opinione seguente:

« L' apertura della linea del Gottardo ha avuto per principale obbiettivo da parte della Germania e dell' Italia, non d' attirare il transito inglese e belga verso l' Italia e l'Oriente, transito che si riduce a poco, ma piuttosto di sviluppare in misura larghissima le loro relazioni industriali e commerciali.

Sarebbe molto temerario affermare che la Germania non stia per fare uno sforzo energico per sostituire i suoi prodotti ai nostri, con gran danno dell' industria nazionale. Non passerà gran tempo che noi apprenderemo che una temibile concorrenza si organizza in Italia contro la nostra produzione. Già numerosi agenti commerciali germanici percorrono l' Italia, ove si sono stabiliti nelle principali

città per crearvi delle relazioni. D' altra parte un gran numero di commercianti e d' industriali germanici hanno chiamato presso di sè degli agenti italiani, e l' effetto di questo duplice movimento non è difficile a prevedersi. Vi è da temere che si faccia presto sentire con una diminuzione delle nostre esportazioni in Italia ».

Un anno è trascorso e si può esaminare, dietro i risultati dell' esercizio della linea del Gottardo, se quei timori avevano o no qualche fondamento.

Questi risultati dimostreranno innanzi tutto che i promotori dell' opera non si erano ingannati nei loro calcoli, che molti avevano tacciato di esagerazione.

Invero le previsioni del traffico erano state di 260,000 viaggiatori e 390,000 tonnellate, di cui 150,000 di transito internazionale. Si era calcolato il prodotto dei viaggiatori e delle tonnellate sull'intiero percorso, e l'esperienza fatta durante un anno dimostra che la media del percorso delle merci è stato di 161 km., ciò che può già essere considerato per un risultato molto soddisfacente, la linea principale da Immensee a Chiasso non avendo che una lunghezza di 232 km.

È certo che la più gran parte delle merci trasportate è di merci di transito, quantunque il transito diretto ed apparente dalla Germania in Italia e viceversa per i sei primi mesi dell'esercizio della linea, sia di 43,182 tonnellate.

Ecco del resto i risultati di quest'esercizio, come si scorgono per il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1881, dai registri della Compagnia:

533,605 viaggiatori, che rappresentano in prodotti a grande velocità fr. 2,360,869.94; 186,880 tonnellate di merci che rappresentano un prodotto di fr. 2,476.510.45; più franchi 439,057.03 di prodotti diversi. — Prodotti totali fr. 5,686,074.71 e fr. 22,563.79 di prodotti chilometrici.

D'altra parte, ecco i risultati per i sei primi mesi del 1883. Le cifre non sono ancora definitivamente controllate.

Viaggiatori 430,800 che rappresentano in prodotti a grande velocità fr. 1,956,000. Merci 228,490 tonnellate che rappresentano a piccola velocità un valore di fr. 2,784,000. Prodotti totali: franchi 4,740,000. Prodotti chilometrici: fr. 17,819.55.

Queste due tavole rappresentano il movimento e il prodotto della linea per il primo anno completo d' esercizio.

Si vede che il numero di tonnellate trasportate è superiore a 400,000 e che il prodotto chilometrico, quando i conti saranno definitivamente chiusi, raggiungerà circa i 42 o 43,000 franchi.

Non si può essere non colpiti constatando un tale prodotto chilometrico dal primo anno d'esercizio.

Se, d'altronde, si esamina come si è comportata la linea del Cenisio, che serve d'arteria principale alle esportazioni che si fanno, per via di terra, tra la Francia e l'Italia, si trova che, per l'anno 1882 questa linea ha subito una diminuzione di prodotti di fr. 158,000, cioè per 133 km. esercitati, una perdita di 1,110 fr. per chilometro.

Questa diminuzione si è molto accentuata durante l'esercizio corrente; noi vediamo, giusta i conti pubblicati dalla Compagnia delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo, che, nelle prime 30 settimane del 1883, la differenza in meno è sui prodotti di fr. 393,389, cioè una perdita del 10.47 0[0.

Il prodotto chilometrico discende da fr. 28,258.92 a fr. 25,296.10; vi è una perdita di fr. 3,000 al chilometro per il periodo dal 1° gennaio al 29 luglio.

Ma non è questa che la perdita visibile e tangibile; la perdita reale deve essere superiore a questa cifra, perocchè essa deve colpire anche le linee affluenti che apportano il traffico alla linea del Cenisio, ed a tale riguardo la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo risentirà, per la prima, gli effetti della diminuzione delle nostre relazioni commerciali coll'Italia.

Ciò non significa che la diminuzione di 393,389 franchi constatata nei prodotti della ferrovia del Cenisio debba essere, nella sua totalità, attribuita alla messa in esercizio della ferrovia del San Gottardo; ma si ammetterà che le è in gran parte dovuta, e che le diminuzioni di prodotti egualmente constatate sulle altre arterie affluenti, sono in parte egualmente la conseguenza della concorrenza che si è stabilita, per la nuova via, in modo estremamente attivo e vigoroso.

Conviene cercare frattanto in quale quantità il transito delle merci dalla Germania in Italia è entrato nel movimento totale del traffico del Gottardo. Ecco, a tale proposito, a quali risultati si giunge coll'esame delle cifre del rapporto della Compagnia.

Durante il primo periodo di sei mesi, dal 1° luglio al 31 dicembre 1882, il transito attraverso la Svizzera, per il Gottardo, cioè le rimesse dirette delle ferrovie germaniche destinate all'Italia, senza rottura di carico, si elevano a 30,495 tonnellate. Ma bisogna considerare che questa cifra non potrebbe esprimere la somma totale delle merci inviate, per la via del Gottardo, dalla Germania in Italia. Indica solamente il transito diretto sotto il piombo della dogana. Vediamo invero, d'altra parte, che le ferrovie germaniche hanno rimesso alla Compagnia del Gottardo circa 30,000 tonnellate di merci diverse, provenienti per la massima parte dalle provincie renane, direzione di Colonia, d'Elberfeld ed anche d'Alsazia-Lorena, distretti i più manifatturieri della Germania. Queste merci non hanno potuto essere certamente consumate nella loro totalità nelle provincie svizzere, toccate dalla linea del Gottardo, ed esse hanno dovuto essere oggetto di numerose rispedizioni in Italia.

D'altronde, il transito diretto dall'Italia in Germania per i sei mesi trascorsi del 1° luglio al 31 dicembre 1882 ascende a 12,694 tonnellate, ciò che dà la cifra di 43,189 tonnellate più sopra citata.

I conti e le statistiche della Compagnia non essendo ancora chiusi, per i sei primi mesi dell'anno corrente, è impossibile di determinare qual numero di tonnellate, sulle 228,490, che sono state trasportate, durante quel periodo, dalla ferrovia del Gottardo, sono entrate in Italia. Ma dalle notizie raccolte si deduce che il numero è di molto superiore a quello che è accennato per il periodo dei sei primi mesi.

Ne risulterebbe chè, per il primo anno d'esercizio, la Germania avrebbe spedito in Italia circa 80,000 tonnellate di merci per il Gottardo, senza pregiudizio di ciò che manda per il Brennero, il cui traffico non sembra abbia troppo sofferto dalla concorrenza. Si era supposto che le cifre elevatissime dei primi mesi d'esercizio del Gottardo dipendessero sovratutto da un' interruzione momentanea delle comunicazioni per il Brennero, in causa delle inondazioni.

La ripresa delle comunicazioni non ha fatto abbassare il traffico del Gottardo, poichè in gennaio, e specialmente in febbraio, constatiamo delle cifre più elevate e che ammontano, per quest'ultimo mese, a 40,000 tonnellate trasportate.

Davanti a queste cifre si è tratti a ricercare le condizioni del nostro commercio di scambi coll'Italia durante questo periodo e si constata che la nostra esportazione nella Penisola, che si era accresciuta di una trentina di milioni, dal 1880 al 1881, è diminuita, nel 1882, di 23 milioni e mezzo nel commercio generale e di quasi 10 milioni nel commercio speciale, come lo dimostrano le cifre seguenti:

	Commercio generale	Commercio speciale
1881	359,580.063	210,218,278
1882	336,114,834	200,432,834
Differ. in meno per il 1882 . . .	23,465,229	9,785,444

Al contrario, il commercio di scambi della Germania coll'Italia si è accresciuto di 18 milioni di franchi. Esso è asceso da 66,497,000 franchi, cifra che raggiungeva nel 1881, a 84,514,000 franchi nel 1882. Si può adunque dire che la Germania ha guadagnato sul mercato italiano ciò che la Francia vi ha perduto ed anche di più.

Del resto l' importazione germanica in Italia segue un cammino ascendente da parecchi anni. Essa non era che di 34,948,000 franchi nel 1880, e ora supera 84 milioni e mezzo. Pare che questo sia un sintomo non trascurabile. Non già che il traforo del Gottardo abbia prodotto da sè solo il risultato segnalato, ma è certo che ha contribuito e che è chiamato a contribuire potentemente, per l' avvenire, allo sviluppo di questo movimento di scambi, che dobbiamo aspettarci che vada sempre più accentuandosi.

Consultando la pubblicazione ufficiale del Ministero delle finanze d'Italia (*Movimento commerciale del Regno d' Italia*, anno 1882), si vede che l'aumento dell'importazione germanica in Italia si porta su quasi tutte le grandi categorie di merci.

Esportazione dalla Germania in Italia

	1881	1882
Spiriti, bevande, olii	1,510,000	1,755,000
Derrate coloniali, droghe, tabacchi	8,743,000	9,350,000
Prodotti chimici, medicinali, resine	2,363,000	4,851,000
Colori, vernici, tinture	3,437,000	5,047,000
Minerali, metalli e loro derivati, lavori in ferro	11,025,000	15,854,000
Stoviglie, maioliche, vetrerie, cristalli, ecc.	2,188,000	2,218,000
Cereali, farine, paste ecc.	1,960,000	3,690,000
Prodotti diversi dell'industria . .	6,459,000	7,734,000

Si è colpiti da questi aumenti considerevoli, specie in presenza delle diminuzioni sulle nostre esportazioni di prodotti francesi.

Se, escendo dalle grandi categorie, si entra nei particolari dei prodotti mandati dalla Germania in Italia, in concorrenza con i nostri, si trova che questa concorrenza si stabilisce su di un numero abbastanza grande di merci che la nostra industria aveva potuto fin qui fornire quasi esclusivamente a quel paese.

Così mentre nel 1882 non abbiamo venduto all'Italia che 6,271 tonnellate di zuccheri greggi, per un valore di 8,763,000 fr., la Germania glie ne ha fornito 10,317 tonnellate per un valore di 6,191,000 fr.

I Germanici fanno anche dei grandi sforzi per toglierci il mercato dei tessuti. Già per la drapperia ed i tessuti di lana cardata, l'importazione germanica è giunta ad essere quasi al pari colla nostra (3,563,000 fr. contro fr. 3,930,000).

I lavori in legno, i panieri, la cartoleria, le pelletterie, i lavori in metallo, di provenienza germanica, cominciano a rivaleggiare con i nostri e la loro importazione in Italia arriva a cifre che si avvicinano di più in più a quelle della nostra esportazione francese.

Per le macchine a vapore, le nostre spedizioni in Italia sono state di 3,131,000 fr. nel 1882 e l' esportazione germanica di 3,073,000 fr. I carboni, grazie a tariffe molto ridotte, vi giungono in masse considerevoli, poichè la Germania ne ha fornito all'Italia per fr. 5,281,000, mentre la Francia non ne ha mandato che per fr. 3,732,000. Questo movimento dei carboni dalla Germania in Italia si è ancora accentuato verso la fine del 1882 e nei primi mesi dell' anno corrente, grazie alle tariffe di favore e si può dire che la Germania comincia a inondare l' Italia dei suoi carboni di terra, giusta il voto della Camera di commercio di Francoforte sul Meno.

(Continua).

NUOVE ESPERIENZE SUI FRENI CONTINUI

Sviamento sulla linea Genova-Ventimiglia.

Le esperienze comparative fatte ultimamente fra diversi sistemi di freni continui sulle ferrovie dello Stato francese diedero i seguenti risultati:

Dal lato della chiusura, il più rapido è il freno elettrico Achard. Viene in seguito il freno ad aria compressa Westinghouse; poi quello Wenger e per ultimo il freno Smith-Hardy.

Come distanza percorsa prima di arrestarsi, i detti freni si trovano nel seguente ordine: Westinghouse, Achard, Wenger ed Hardy; cioè il treno si fermò ad una distanza più breve di tutte quando era munito del freno Westinghouse, e più lunga col freno Hardy.

Come sforzo effettivo esercitato dai freni abbiamo che

il freno Westinghouse esercitò uno sforzo del	15.9 0/0	del peso di treno frenato
» Achard » »	» 14.5 »	
» Wenger » »	» 13.4 »	
» Smith-Hardy » .	» 12.1 »	

Per ultimo, riguardo al tempo impiegato per *schiudere* di nuovo i freni, si ebbe che il freno Wenger fu il più lento di tutti, poi venne il freno Smith-Hardy, indi il Westinghouse, e per ultimo il freno elettrico.

La maggior lentezza del freno Smith-Hardy nello schiudere i ceppi è dovuta al fatto che l'aria per riempiere di nuovo tutti i cilindri deve percorrere tutta la condotta del freno. Questa circostanza fu causa di rottura del treno fin dalle prime esperienze fatte. Essendosi fermato il treno in piena linea, e poi ripreso immediatamente il viaggio, i veicoli in coda non ebbero tempo di aprire i loro ceppi, e quindi opposero una forte resistenza all'incamminamento del treno, causando la rottura dei ganci d' attacco e l'abbandono in piena linea di una parte del treno, della cui mancanza non si accorse il macchinista, perchè era di notte e perchè il freno non era automatico.

Un fatto recente avvenuto nelle ferrovie dell'Alta Italia, sulla linea Ventimiglia Genova, vale a dimostrare l'utilità dei freni continui, massime di quelli la cui azione è assai rapida e potente.

Il 5 corrente, in seguito al forte vento che soffiava sul

litorale ligure, alcuni tavoloni di un ponte vicino ad Albenga si rovesciarono sulle rotaie. Il treno 224, trainato da una macchina con avantreno girevole, battendo contro quest'ostacolo, deviò nelle due prime ruote del carrello; ma il macchinista accortosi immediatamente del fatto, applicò tosto il freno ad aria compressa, ed in pochi metri tutto il treno si arrestò, nonostante non tutte le carrozze che entravano a formare quel treno fossero munite di freno continuo. Se il freno continuo non vi fosse stato, una disgrazia sarebbe certamente avvenuta. Ed il freno doveva esser pronto e potente, come è appunto il Westinghouse, perchè si trattava di un deviamento su di un ponte in ferro, ove, se le ruote non rimanevano vicine alle travi longitudinali sulle quali poggiano le ruotaie, esse sarebbero affondate con pericolo gravissimo pel treno intero e pel ponte stesso.

Questo fatto merita tutta l' attenzione per parte delle Amministrazioni ferroviarie.

L' ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(Continuazione. — Vedi numero 48).

Trasporti sulle strade ferrate — La Svizzera possiede un' estesa rete di strade ferrate, le quali, per la natura accidentale del suolo, presentano le difficoltà più gravi che mai siensi potute incontrare sia nella costruzione che nell' esercizio.

Uno studio delle ferrovie svizzere sarebbe interessantissimo ed assai istruttivo, massime dal lato della costruzione. In nessun' altro paese, forse, non si ebbe a lottare come in Svizzera, contro gli ostacoli posti dalla natura allo sviluppo delle ferrovie; quindi vediamo grandiose arginature, costosissime difese contro le frane e le valanghe, gallerie lunghe e tortuose, ponti e viadotti che attraversano vallate ad altezze che superano fino gli 80 metri sul fondo, pendenze che vanno fino al 320 0|00, etc. etc.

Non essendo nostro intendimento di far qui tale studio, ci limiteremo ad alcuni cenni statistici più interessanti e faremo una rassegna di quel che eravi di più notevole esposto alla Mostra di Zurigo.

Dati statistici. — La Svizzera incominciò ad essere dotata di strade ferrate nel 1847 e si fu la linea « Zurigo-Baden » la prima aperta al traffico. Oggidì essa conta 2714,3 kilom. in esercizio, corrispondenti a 0,969 per ogni 1000 abitanti ed a 65,5 per ogni 1000 kilom. quadrati di suolo.

Dai dati statistici numerosissimi esposti dalle diverse ferrovie, deducesi che nella Svizzera sonvi nove Società per le ferrovie ordinarie, cioè:

S. O. (Suisse occidental)
N. O. B. (Nord-Ost-Bahn)
I. B. L. (Iura-Bern-Luzern-Bahn)
S. C. B. (Schweizerische-Central-Bahn)
V. S. B. (Vereinigte-Schweizer-Bahn)
G. B. (Gotthard-Bahn)
T. T. B. (Tössthalbahn)
E. B. (Emmenthaler-Bahn)
W. E. B. (Wädensweil-Einsiedeln-Bahn)

Oltre queste sonvi le seguenti ferrovie speciali, per pendenze eccezionali, e perchè fanno servizio solo nella buona stagione. Nel quadro che segue oltre la pendenza massima superata da ognuna di queste ferrovie speciali indichiamo il sistema di trazione ed il peso delle ruotaie per metro corrente.

DENOMINAZIONE DELLA LINEA	SISTEMA di trazione	LUNGHEZZA della linea	PENDENZA massima della linea	PESO dello rotaie per metro corrente
		kil.		
Appenzeller-Bahn	ordinaria ridotta	14.700	38 0|00	25 chilog.
Art-Rigi-Bahn	con dentiera centrale	11.600	200 id.	19.6
Aarg-Luz-Seethalbahn . .	ordinaria	42.000	35 id.	25.1
Rigi-Scheidegg-Bahn . .	id.	6.700	50 id.	25.7
Uetlibergbahn	id.	9.100	70 id.	30
Vitznau-Rigibahn	con dent. centrale	6.900	250 id.	16.4
Wädensweil-Eingiedelnbahn	ordinaria	16.600	50 id.	37
Liesthal-Waldenburgbahn .	id.	13.500	30 id.	15
Rorschach-Heidenbahn . .	con dentiera	5.500	90 id.	—
Losanna-Echallens . . .	ordinaria	14.200	40 id.	—
Seilbahn-Giessbach . . .	con corde	0.300	320 id.	—
Ouchy-Losanna	id.	1.500	116 id.	—

Le ferrovie svizzere del sistema ordinario ed a scartamento normale posseggono « 556 » locomotive, alle quali fecero fare nel 1882 una percorrenza media di 26743 km. La massima percorrenza annua della locomotiva si ebbe nella Suisse occidental con 30,000 km., mentre la minima si fu di km. 16,700 nella Wädensweil Einsiedelnbahn.

Il materiale da merci conta 8602 carri, colla portata complessiva di 88,950 tonnellate. La ferrovia più ricca di vagoni è la N. O. B. che ne ha 258, mentre la più povera è la W. E. B. che nè ha soli 16.

Le vetture sono 1381 del sistema americano, così diffuso in Svizzera e 233 del sistema inglese. I posti disponibili di tutte queste carrozze è di 4078 di I classe, 21495 di II e 46217 di III.

Il maggior numero di carrozze del tipo inglese per non dire la quasi totalità è posseduto dalla Suisse occidental che ne ha 228 mentre gli altri 5 sono posseduti dalla Iura-Bern-Luzern-Bahn. (1)

Pel servizio delle macchine è ammesso che il turno più lungo è di 16 ore al giorno con una percorrenza massima di 270 kilom.

Il traffico del 1881 si fu di 21,861,765 viaggiatori e di 5,683,749 tonnellate di merci.

Questi e diversi altri dati statistici abbiamo dedotto dalle pubblicazioni esposte a Zurigo, e fra le altre citeremo le seguenti:

L' exploitation des chemins de fer suisses du 1872 *au* 1882 *par* R. Abt.

Graphisch-statisticher Atlas über di Entwicklung, der Bau und Betrieb der Schweiz Eisenbahner (Normolbahnen). Questa pubblicazione fatta in nome delle diverse Amministrazioni ferroviarie dalla Nord Ost Bahn, è assai interessante pel modo ingegnoso con cui sono disposti i quadri grafici rappresentanti i diversi dati statistici.

Darstellung über den Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen del Dipartimento per le Poste e ferrovie di Berna.

L' Unitè tecnique des chemins de fer espose in diversi quadri grafici il risultato delle Conferenze internazionali che ebbero luogo a Berna nel 1882 sull' unificazione del materiale ferroviario in servizio cumulativo.

***

Diciamo ora degli altri oggetti esposti a Zurigo concernenti le ferrovie e specialmente del *Materiale fisso*, delle *locomotive* e dei *veicoli*.

---

(1) Questi dati statistici sono pel 1882, quindi non vi è compreso il materiale del nuovo tipo acquistato dalla Gotthardbahn e nel quale si volle ottenere l' indipendenza degli scompartimenti, secondo il sistema inglese, pur lasciando i' intercomunicazione. Ciò per mezzo di un corridoio laterale che corre per un tratto della lunghezza della vettura,

Materiale fisso. — La ferrovia del Sempione (*Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon á Losanne)* espose, oltre ai diversi progetti per la traversata del Sempione, anche un'album del suo materiale fisso.

La ferrovia d'Emmenthal (*Emmenthalbahn gesellschaft*) espose un' album simile.

Lo stesso fece, in modo molto vasto la *Gotthardbahn*, che espose pure un modello dei suoi scambi doppi, manovrati da un sol punto.

Le *Vereinigte Schweizerbahnen* esposero un bellissimo modello di scambio inglese fatto completamente con rotaie con punte di cuore anche di rotaie. Questo modello è degno di essere studiato per la sua semplicità e perchè evita l'uso dei cuori d'acciaio.

L'Ispettorato tecnico delle ferrovie svizzere espose l'apparecchio di *Durpmüller*, col quale percorrendo con un carretto un dato binario si possono riscontrare, segnate su di una striscia di carta che svolgesi in modo continuo le differenze che per caso verificansi nello scartamento delle ruotaie.

Le ferrovie speciali *Art-Rigibahn* e *Vitznau-Rigibahn* esposero due modelli in grandezza naturale dell'armamento impiegato nelle loro linee, e del meccanismo motore. La forma di queste parti è ormai tanto nota che noi ci possiamo dispensare dal parlarne.

Troviamo poi esposto in disegno ed in natura un metodo per assicurare le ruotaie alle traversine in ferro. (*Schienenbefestingung auf eisernen Querschwellen*).

Esso consta di un arpione ricurvo alla parte inferiore per la quale penetra in un foro oblungo praticato nel piano di posa della traversa. L'arpione penetra in una rosetta ottagonale che ha un foro eccentrico per ricevere il gambo diritto dell'arpione. Con questa disposizione si può ottenere una maggiore o minore distanza dal foro al lato della rosetta ottagona che deve trovarsi a contatto colla base della rotaia. L'arpione, nella parte del gambo che sporge dalla rosetta, ha un foro per ricevere una chiavetta, la quale assicura in pari tempo la rotaia alla traversa.

Oltre le ferrovie propriamente dette erano rappresentate all'Esposizione di Zurigo anche quelle provvisorie per lavori di sterro o per uso dell'agricoltura.

Noi conosciamo diversi sistemi di tali ferrovie, dette anche portatili. Si ha infatti il sistema di *Decauville* di Petit Bourg, con traversa rigonfia nel mezzo e rotaie assicurate con tre chiodi per ogni traversa.

Il sistema *Paupier* di Parigi con traverse di ferro piatto che si ripiegano alle estremità per ricevere la base delle rotaie da una parte, mentre dall'altra vi ha un pezzo di riporto che assicura la rotaia, ed è alla sua volta fissato alla traversa da un chiodo.

Il sistema *Suc* di Parigi con traverse piatte e rotaia assicurata con tre chiodi.

Il sistema *Möller* e *Blum* di Berlino con traverse piatte e rotaie assicurate da soli due chiodi.

Il sistema *Dolberg* di Restock, che ha pur le traverse piatte, ma un solo chiodo per ogni rotaia. In questo sistema il chiodo passa verticalmente attraverso il gambo della rotaia.

Il sistema *Achille Legrand* di *Mons* (Belgio), con traversa ad *u* rovesciato e traversa assicurata con un pezzo di riporto inchiodato alla traversa da un solo chiodo.

Il sistema esposto a Zurigo e dovuto ad *Oehler et Zschoke di Wildegg* differisce dai precedenti nella forma della traversa e nel modo di assicurare la rotaia. La traversa è fatta ad *m* ove le gambe sono semplici nervature ottenute col laminatoio: le nervature sono rivolte verso terra. Le rotaie sono poi assicurate con quattro chiodi per ogni traversa, il che costituisce una maggior solidità in confronto dei sistemi precedenti.

La stessa Ditta espose scambi, piattaforme girevoli e vagoncini adatti per questo genere di ferrovie.

Nel ramo del materiale fisso possiamo anche comprendere i pesi a bilico delle Stazioni, e di essi eravi un bellissimo esemplare semplice ed assai solido, esposto dalla Ditta Ammann-Seiler di Ermantingen.

(Continua).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In questi ultimi giorni ritornò in campo la grave questione degli scali marittimi di Genova, dove si ebbe a deplorare la mancanza dei vagoni. Dobbiamo ancora una volta ripetere che non si tratta di mancanza di vagoni, ma assolutamente di insufficienza di spazii nelle diverse località, come S. Pier d'Arena, Genova P. P. e San Benigno. Infatti il numero dei vagoni che sono diretti giornalmente a Genova e San Benigno con merce d'imbarco è tale che nelle tettoie non si possono scaricare, tanto più che il Commercio il quale, o non ha l'imbarco pronto, o non può imbarcare pel cattivo tempo, non ritira subito la merce. Ne risulta pertanto che S. Pier d'Arena deve trattenere i vagoni carichi destinati a Genova e San Benigno, perchè colà non possono essere ricevuti: quindi a S. Pier d'Arena un ingombro tale da non poter più, anche avendo i vagoni, manovrare per spedirli ai diversi scali. Aggiungasi che a San Benigno, quando i binarii sono pieni di vagoni carichi e che non si scaricano, non si possono disporre pel carico dal mare quelli vuoti, e così rimangono inutilizzati gli uni e gli altri. Tutto ciò produce le grandi difficoltà del servizio, che si riversano su tutte le Stazioni limitrofe ed anche sulle grandi, come Novi, Alessandria, Voghera ecc.

Questo deplorevole stato di cose in certe epoche dell'anno si è sempre avverato e si riprodurrà fino a tanto che non si provvederà al tanto invocato ampliamento degli spazii, dei binarii e magazzini, in relazione all'aumento straordinario del traffico, quale fortunatamente si è manifestato in questo anno.

><

Nella tornata della Camera del 10 corrente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, presentò i progetti di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane, e per l'autorizzazione delle spese in conto capitale delle ferrovie in esercizio di proprietà dello Stato, dal gennaio al giugno 1884.

><

Ci informano da Genova che gli studii della ferrovia Genova-Ovada-Asti, affidati all'egregio comm. Giambastiani, prenderanno fra breve un energico impulso, imperocchè coi primi del nuovo anno sarà possibile di applicare agli studii stessi una parte del personale che si renderà disponibile dalla Novara-Pino.

La linea Genova-Asti fu divisa, per gli studii, in quattro sezioni, cioè:

1. Genova-Masone	chilom.	25
2. Masone-Ovada-Molaro	»	20
3. Molaro-Acqui-Nizza Monferrato . .	»	30
4. Nizza Monferrato-Acqui	»	22
Totale lunghezza della linea	chilom.	97

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Merone-Pontenuovo ad Oggiono della ferrovia Lecco-Como.

Questo tronco di ferrovia avrà la lunghezza di metri 9,700, ed importerà la spesa complessiva di lire 1,660,000.

Intorno al relativo progetto tecnico procureremo di dare nel prossimo numero del *Monitore* particolareggiate informazioni.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Reggio Calabria, lamentando vivamente la depressione che si va verificando da qualche tempo nel commercio degli agrumi, ha instato presso il Governo affinchè siano presi provvedimenti atti a combattere il danno grandissimo che da ciò deriva ai nostri centri produttori di tale merce.

Invoca perciò delle agevolazioni di tariffa per le esportazioni di agrumi, onde rendere possibile l'invio diretto di essi sui principali mercati dell' Europa centrale.

La predetta Camera fa inoltre raccomandazione viva al Governo perchè sia al più presto accolta la proposta della Ditta Cirio pel trasporto dei liquidi in vagoni speciali, accordando la relativa tariffa a tutti gli utenti di siffatti vagoni.

Da quest'ultimo provvedimento la Camera di Reggio si ripromette un grande beneficio, segnatamente pei piccoli produttori di olio e di vino di quella provincia.

><

Ci risulta che al Ministero dei lavori pubblici sono giunte dagli Uffici del Genio civile, dalle Prefetture e dai Commissariati per l'esercizio delle Strade ferrate le informazioni loro richieste intorno alla circolazione delle locomotive stradali e dei tramways mossi dal vapore o da altra forza motrice, informazioni da servire per la compilazione del regolamento che dovrà fissare le norme comuni per la circolazione in tutto il regno di tali locomotive.

><

L' on. Genala, ministro dei lavori pubblici, nella seduta di ieri della Camera dei deputati, ha presentato la relazione sull'andamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia nel 1882.

><

Nella stessa seduta l'on. Ministro, rispondendo ad una interrogazione dell' on. Di San Donato, disse essere indispensabile il ritardo nella presentazione del progetto per la linea direttissima Roma-Napoli, il Consiglio superiore dei lavori pubblici non essendosi ancora pronunziato sui diversi tracciati, fra i quali vi è grande differenza di spesa.

><

Il Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate Romane nella sua seduta del 27 p. p. novembre ha approvata una proposta della Direzione dell' esercizio per modificazione della tariffa interna relativa al trasporto del cemento, allo scopo di aiutare per quanto possibile l' industria nazionale e vincere la concorrenza della fabbricazione estera.

La modificazione proposta sarebbe quella che al cemento spedito a Roma, da stazioni delle ferrovie Romane, sia applicata la tariffa comune n. 4 in vigore pel servizio cumulativo fra le ferrovie Romane, dell' Alta Italia e Meridionali, sempre quando però la merce percorra non meno di 300 chilom. o paghi per una tale percorrenza.

><

L' Amministrazione delle predette ferrovie ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici per la sua sanzione una proposta della Direzione generale di quelle ferrovie, già ammessa dal Consiglio di Amministrazione, relativa ad alcune modificazioni introdotte nella convenzione col Municipio di Napoli per la ferrovia di collegamento di quella stazione ferroviaria col porto, ed alla approvazione di un aumento delle relative spese, di L. 59,300.

><

Nella sua adunanza del 6 corrente il Consiglio di Amministrazione della Strade ferrate Meridionali ha autorizzato la Direzione generale di quelle ferrovie a divenire colla Ditta Raggio di Genova alla stipulazione di un contratto relativo allo impianto in Ancona di un nuovo stabilimento per la fabbricazione di mattonelle di carbone, in sostituzione dell' attuale fabbrica esistente nella stazione di quella città.

><

La Presidenza del Consorzio per la ferrovia interprovinciale Palermo-Marsala-Trapani ha fatto nuova istanza al R. Governo perchè provveda al più presto possibile alla bramata riforma dell' orario dei treni di quella linea, tenendo conto del voto da essa già manifestato nel luglio scorso perchè fra i diversi orari in discussione sia data la preferenza, salvo qualche lieve modificazione, a quello ultimo proposto dalla Società concessionaria della linea.

><

Riceviamo notizia da Siracusa che un primo progetto di appalto per la linea da Siracusa a Licata (a partire da Licata) sarà presentato al Ministero dei lavori pubblici, da quell' ufficio tecnico governativo, entro il mese di gennaio prossimo.

Detto progetto comprenderà il tronco da Licata a Falconara della lunghezza di circa 11 chilometri.

><

La Presidenza del Consorzio per la ferrovia Umbro-Aretina (Arezzo-Fossato) ha studiato e sottoposto per approvazione al Ministero dei lavori pubblici un progetto di variante al progetto approvato, pel tronco Abbadia dei Camaldoli-Serra Partucci, per una estesa cioè di m. 5,950.

Colla proposta variante, oltre al migliorare sensibilmente la planimetria e l'altimetria della linea, si evita lo scavo di profonde trincee in terreni lavinosi.

><

Ci scrivono da Como che quella Deputazione provinciale ha rivolto istanze al Ministero dei lavori pubblici affinchè voglia disporre che si facciano gli studi di dettaglio non solo fra Lecco e Pontenuovo, ma anche sull'altro tronco da Como a Cantù e Pontenuovo, della linea Lecco-Como.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato per approvazione al Ministero

dei lavori pubblici il progetto dei lavori di ampliamento da eseguirsi nella stazione di Carmagnola, in dipendenza dell'innesto in quella stazione della nuova ferrovia Bra-Carmagnola. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 198,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto alla definitiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici, la convenzione da essa stipulata colla Ditta Giuseppe e Cesare Mangili pel servizio cumulativo fra le predette ferrovie e la Navigazione sul Lago Maggiore.

><

Per la ferrovia da Bricherasio a Barge è stato sottoposto alla superiore approvazione il progetto di appalto per la posa del binario e degli scambi della linea. L'appalto comprende la fornitura delle traverse e dei traversoni pegli scambi e crociamenti. Le traverse occorrenti sono in tutto 16,700 e le medesime hanno le seguenti dimensioni: lunghezza metri 2.30 larghezza 0.20, spessore 0.13. La spesa preventivata di appalto ammonta a L. 150,000.

><

Ci scrivono da Cuneo che durante lo scorso mese di novembre i lavori di costruzione della linea da Fossano a Ceva per Mondovì hanno progredito con lodevole attività impiegando un numero medio giornaliero di 210 operai. Nel mese stesso continuarono le provviste pell'armamento della strada, delle quali se ne trova una discreta quantità a piè d'opera.

><

La Giunta municipale di Cossato ha presentato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici un ricorso perchè sia trovato modo di superare l'opposizione che dal Comune di Andorno viene frapposta all'esecuzione della linea Cossato-Strona e Biella-Sagliano Micca, giusta il progetto presentato dalla Società concessionaria, non essendo giusto che per le difficoltà sollevate da un solo Comune, tanti altri vengano a soffrire nei loro più vitali interessi.

In via subordinata il predetto Municipio insta affinchè si provveda almeno alla costruzione del tronco da Cossato a Strona, il quale non ha alcun legame con quello di Andorno.

><

In prossime conferenze da tenersi fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie saranno esaminate le nuove istruzioni date dal Governo austriaco circa la chiusura dei carri per le esigenze del servizio doganale e le proposte per la chiusura uniforme delle carrozze.

><

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha approvata la Convenzione da stipularsi col sig. Stefano Lagorara per il servizio delle manovre del carico e scarico delle merci dai magazzini riservati alla ferrovia ai vagoni, e viceversa, sulle calate di S. Limbania a Genova.

><

Lo stesso Consiglio ha approvato gli accordi presi nelle Conferenze tenute in Torino fra i rappresentanti della rete ferroviaria ed il Comitato esecutivo per stabilire le diverse facilitazioni di viaggio e trasporti merci in occasione dell'Esposizione generale di Torino.

><

Il prelodato Consiglio ha concesso alla Società della tramvia Bologna-Bazzaro di attraversare la ferrovia Bologna-Firenze.

><

Fra il Comune di Milano e l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia venne steso il verbale per delimitazione di proprietà e sistemazione del deflusso di acque presso lo scalo di Porta Garibaldi.

><

L'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il contratto colla ditta Fracassi Paolo per la costruzione del fabbricato passaggeri della stazione di Calolzio.

><

All'ultimo momento riceviamo la relazione della Commissione, nominata dal Ministro dei lavori pubblici con decreto 15 settembre 1883, per le prescrizioni edilizie dell'isola d'Ischia. L'elaborata relazione è degli egregi ingegneri Giordano e Comotto. Mancandoci ora il tempo e lo spazio, ne riparleremo prossimamente.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici le seguenti proposte:

1. Per la esecuzione di lavori di consolidamento e di sistemazione definitiva del rilevato Favarotta, al chilometro 171, della linea Catania-Licata, pei quali è preventivata la spesa totale di lire 225,000;

2. Per la ricostruzione della pila verso Taranto del ponte sul torrente Carreri, stata distrutta dalla piena dell'8 ottobre 1881, lungo il tronco Catanzaro-Reggio. La spesa per una tale ricostruzione è preventivata in lire 90,000;

3. Per la costruzione di due case cantoniere doppie lungo la linea Messina-Siracusa, in sostituzione di due caselli semplici, per cui è presunta la spesa di L. 21,700.

><

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha approvato la spesa di L. 15,000 per acquisto a trattativa privata dalla Compagnia dei freni a vuoto di Vienna di 50 apparecchi completi per veicoli con freno sistema Hardy.

Idem di L. 26,850 per riparazioni da farsi alla locomotiva *Casarsa* e relativo tender.

Idem di L. 27,345 idem alla locomotiva *Caraccio* e relativo tender.

Idem di L. 27,468 idem alla locomotiva *Le Mellezet* e relativo tender.

Approvò la Convenzione per noleggio dalla Ditta F. Cirio di 500 copertoni da carri merci.

Idem la spesa di L. 29,055 per riparazione alla locomotiva l'*Arc* e tender.

Idem di L. 24,060 idem alla locomotiva *Lonigo* e tender.

Idem di L. 28,320 idem alla locomotiva *A. Vespucci* e tender.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ascoli-San Benedetto — L'incanto del 1° dicembre essendo andato deserto, si addiverrà il 22 corr. presso la Prefettura di Ascoli-Piceno, alla seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una stazione nella località detta di Porto Ascoli, alla diramazione della ferrovia Ascoli-San Benedetto colla litorale adriatica Ancona-Brindisi, escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dell'armamento, del relativo inghiaiamento e del materiale fisso, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 85,500.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi sei dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 4300, ed in lire 8550 quella definitiva.

Il termine utile per presentare offerte di ribasso resta stabilito a giorni 15, successivi alla data dell'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Taranto-Brindisi — Essendo andato deserto l'appalto del 28 novembre, il 19 dicembre innanzi alla Prefettura di Lecce avranno nuovamente luogo gl'incanti per la fornitura di scambi per binari armati con rotaie d'acciaio del sistema Vignolles, da servire per le stazioni della linea Taranto-Brindisi, nonchè la provvista del materiale fisso occorrente, divisa in due lotti. I. Scambi semplici a crociamenti con cuore capovolgibile in acciaio fuso n. 28; importo L. 56,000; deposito provvisorio L. 2800; definitivo L. 5600. II. N. 5 bilancie a ponte per pesare vagoni della portata di tonnellate 20. N. 6 grue da pesi della portata di tonnellate 5; n. 2 vasche rettangolari in ferro per fornitori; n. 2 grue idrauliche a collo girevole; n. 1 macchina a vapore con pompa; n. 14 segnali a distanza a disco girevole. Importo L. 52,450. Deposito provvisorio lire 2000; definitivo L. 5300. Consegna del 1° lotto: n. 8 scambi entro 4 mesi; 16 entro maggio 1884; del 2° lotto, parte entro 4 mesi, parte entro maggio 1884, e parte entro settembre 1885. Luoghi di consegna: Taranto e Brindisi.

Ferrovia Benevento-Avellino. — Per la diserzione del 1.o incanto, il 29 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Avellino si terrà una seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra Plata ed Altavilla Irpina, dalla lunghezza di m. 8,757.57, dell'importo di L. 4,219,000. La cauzione provvisoria è di L. 130,000; la definitiva di L. 260,000; la consegna entro mesi 72. I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Novara-Varallo. — Essendo andato deserto il 1.o incanto, il 29 dicembre presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Novara si terrà nuovamente l'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra Borgosesia e Varallo, della lunghezza di m. 10,263 30, dell'importo di L. 2,020,000 La cauzione provvisoria è fissata in L. 75,000; la definitiva in L. 150 mila; la consegna entro 36 mesi. I fatali scadono 15 giorni dopo l'avviso di seguito deliberamento.

Ferrovia Viterbo-Attigliano — L'appalto del 6 dicembre per opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra Grotte e Montefiascone, dell'importo di L. 791,000 andò deserto al Ministero dei lavori pubblici.

Ferrovia Chivasso-Casale. — L'appalto del 6 dicembre per opere e provviste occorrenti al primo tronco della ferrovia Chivasso-Casale, dell'importo di L. 1,000,000 andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Torino.

Ferrovia Terracina-Velletri. Il 6 corrente si sono recati al Ministero dei lavori pubblici i quattro deputati del II° collegio di Roma, on. Menotti Garibaldi, Baccelli Augusto, Ferri e Giovagnoli, per raccomandare la causa della linea Terracina-Velletri.

I deputati accompagnavano i sindaci di Velletri cav. Novelli, di Sezze sig. Fasci, di Terracina sig. Lepri, di Sermoneta sig. Berardi ed il consigliere provinciale pel mandamento di Cori conte Cahen.

In assenza del ministro Genala, la Commissione predetta esponeva al segretario generale on. Correale i desideri e i bisogni delle popolazioni da loro rappresentate.

E il comm. Correale assicurava, in risposta, che, appena data l'ultima mano entro brevissimo termine al progetto per la direttissima Roma-Napoli, si sarebbero iniziati e sollecitamente condotti a fine gli studi per la congiunzione Terracina-Velletri.

Treno speciale settimanale fra Londra e Roma — La Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato un avviso contenente le norme intorno all'attivazione del treno di lusso settimanale fra Roma e Londra, di cui ci siamo occupati nelle *Informazioni* dell'ultimo nostro numero. L'avviso dice che in seguito ad accordi intervenuti fra l'Amministrazione dell'Alta Italia, le Ferrovie Romane e quelle Francesi (P. L. M. e del Nord) a cominciare dall'8 corrente mese si è attivato in via d'esperimento un treno speciale settimanale fra Londra e Roma, via Calais-Parigi-Marsiglia-Nizza-Genova-Pisa, composto fra Calais e Roma di sole vetture a letti (*Sleeping Cars*) e di un *vagon-salon-restaurant.* Il treno parte da Londra alle 10 ant. di ciascun sabato, giunge a Parigi alle 9.30 pom., a Lione alle 5 33 ant. della domenica, alle 11.30 ant. a Marsiglia, alle 3 57 pom. a Nizza, alle 6.20 pom. a Ventimiglia, alle 10 20 pom. a Genova, alle 2.52 ant. del lunedì a Pisa ed alle 10.45 a Roma. Lo stesso treno parte da Roma ogni lunedì alle 8.15 pom., giunge a Pisa alle 3 25 ant. del martedì, alle 8.5 ant. a Genova, alle 12,37 pom. a Ventimiglia, all'1.28 pom. a Nizza, alle 6 pom. a Marsiglia, alle 11.45 a Lione, alle 8 ant. del mercoledì a Parigi ed alle 5.50 pom. a Londra.

Nel detto treno, per quanto vi siano posti disponibili, possono prendere posto soltanto i viaggiatori con biglietto di 1ª classe. L'importo del biglietto di 1ª classe da Roma a Londra è di L. 296.55; quello della sopratassa di lire 131.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In seguito a convenzione stipulata colla Società della tramvia Santhià-Ivrea a cominciare da ieri, 11, venne a mezzo della stazione di Santhià attuato un servizio di corrispendenza fra le stazioni di quella tramvia e quelle delle ferrovie Alta Italia.

Il servizio ha luogo per il trasporto del bestiame e delle merci a grande ed a piccola velocità, nonchè per quello del numerario e preziosi a grande velocità. Ne sono escluse le spedizioni di veicoli, materie infiammabili, merci pel cui trasporto occorrono carri accoppiati, colli superanti il peso indivisibile di 4 tonnellate.

Le stazioni ammesse alla corrispondenza sono:

per la tramvia, quelle di Cavaglià, Viverone, Roppolo Piverone, Palazzo, Bollengo, Ivrea;

per le strade ferrate A. I., tutte quelle abilitate ai trasporti a grande velocità, se trattasi di spedizioni a grande, e tutte quelle abilitate alla piccola velocità, se trattasi di spedizioni a piccola velocità.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Togliamo dalla *Gazzetta Ticinese:*

Le tariffe di trasporto sulla ferrovia del Gottardo continuano a sollevare gravissimi e giusti reclami per parte del ceto negoziante nella Svizzera. Eppure, non solo finora si potè ottenere alcun miglioramento, ma, a quanto pare da poco tempo in qua, dal 1° novembre in poi, venne

adottata una tariffa che peggiora ancora più la posizione di certi rami dell' industria. Così da Bienne si manda al *Bund* il seguente specchio comparativo della nuova tariffa adottata dalla Società del Gottardo per le viti, chiodi, fili di ferro ecc. Dalle seguenti stazioni germaniche fino a Chiasso la tariffa importa:

	Per vagone di 10,000 kg.	
Bochum	Fr. 29.10 per	1,000 kg.
Hamm	» 30.10	»
Dortmund	» 29.45	»
Oberhausen	» 28.75	»
Dusseldorf	» 27.95	»
Burbach	» 20.05	»
Karlsruhe	» 18 57	»
Strassborgo	» 18.65	»

— L'Agenzia Commerciale del Gottardo in Genova avvisa il Commercio che al 15 del corrente mese sarà aperto alla Stazione di Brunnen una parte dei magazzeni costrutti dalla Compagnia stessa per uso di deposito cereali a condizioni molto vantaggiose.

Per ora tali magazzeni potranno ricevere circa 2000 tonnellate di grano, ma per la fine di marzo p. v., si prevede che saranno in grado di contenerne 5000 tonnellate.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio di amministrazione della ferrovia del Righi proporrà alla prossima assemblea degli azionisti un dividendo dell'8 per cento per il 1883. Inoltre verserà fr. 30,000 al fondo di riparazioni, fr. 15,500 al fondo ammortizzazione del conto immobili e fr. 17,000 a conto nuovo.

Ferrovie francesi. — La Compagnia ferroviaria francese Parigi-Lione-Mediterraneo ha messo all'appalto i lavori per la costruzione della linea da Evian a Saint-Gingolph sulla riva savoiarda del lago di Ginevra.

Mediante detta linea il Cantone Vallese sarà unito alla Savoia direttamente, nè sarà più d'uopo passare per la linea Losanna-Ginevra per entrare in Francia.

I lavori di questo nuovo tronco comincieranno tosto e saranno spinti colla più grande attività, dovendo la linea Evian-St-Gingolph essere finita per il 1° ottobre 1885.

— La Camera ha adottato i progetti di legge aventi per oggetto:

La dichiarazione d'utilità pubblica della ferrovia da Batna a Biskra.

L'approvazione d'una convenzione tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia dell' Est di Algeri.

La dichiarazione d'utilità pubblica della ferrovia da Ain Thizy a Mascara.

L'approvazione d'una convenzione fra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia franco-algerina.

L' approvazione d' una convenzione fra il ministro dei lavori pubblici e la Compagnia delle ferrovie dipartimentali per la costruzione e l' esercizio provvisorio delle ferrovie della Corsica.

Ferrovie austro-ungariche. — Il gran ponte costrutto sul Danubio per unire Ujvideck a Petervarad è stato collaudato da una Commissione di ingegneri. Esso ha 432 metri di lunghezza. L'intiera linea da Budapest a Semlino, che unirà l'Europa centrale a Costantinopoli, sarà aperta all'esercizio fra alcuni giorni. Per l'unione di questa linea alla rete serba si costruisce un altro gran ponte sulla Sava, il quale avrà 465 metri di lunghezza ed è destinato ad unire Semlino a Belgrado.

— Annunziano da Lemberga che fra il Governo austriaco e la Società della ferrovia Lemberga-Czernowitz fu conchiusa una Convenzione per la costruzione del tronco Lemberga-Ruska.

Spesa presunta 3,900,000 fiorini, dei quali 900,000 a carico del Governo.

Il relativo progetto di legge verrà presentato al *Reichsrath* in una delle sue prime sedute.

Fu altresì deliberato in massima la continuazione della linea fino al confine russo.

— Il *Corr. Bureau* telegrafa da Vienna che il Consiglio d' amministrazione della ferrovia Rudolfiana approvò la Convenzione stabilita col Governo, per il passaggio della rete in proprietà dello Stato. La sottoscrizione del contratto avrà luogo nei prossimi giorni.

Ferrovie turche. — Alla *Politische Correspondenz* riferiscono da Costantinopoli avere il rappresentante della Società di esercizio delle ferrovie orientali presentato alla Porta le proposte definitive per la costruzione della linea Liplina-Vranja.

La Società, pure proponendo alla Porta che a Liplina si sostituisca un altro punto di congiunzione, accetterà tuttavia eventualmente anche quella località e si obbliga di costruire la ferrovia a queste condizioni:

a) Il Governo rimborserà alla Società le spese effettive di costruzione, le quali non potranno in verun caso superare i franchi 200 mila per chilometro;

b) La Società si obbliga di costruire questa linea nel termine fissato dalla *Conference à quatre*, cioè entro l' ottobre 1886, anticipandone le somme necessarie, contro un interesse annuo scalare sulle somme anticipate oltre la quota annuale di ammortizzazione. A tale scopo chiede la Società di essere autorizzata ad emettere obbligazioni proprie.

Ferrovie nella Nuova Galles del Sud. — In questa colonia inglese vi sono ora 1268 miglia inglesi di ferrovia aperte al pubblico e 504 miglia ancora in costruzione. Durante l'anno corrente 1883 furono cominciate la nuova linea che deve unire Sydney con Newcastle, mettendo così la colonia in comunicazione diretta con quella di Queensland e la nuova ferrovia lungo la costa meridionale. Nella città di Sydney e nei sobborghi furono aperte 22 miglia di tramway.

Il capitale speso finora nella costruzione delle ferrovie fu di 16,776,642 lire sterline e quello speso in quella dei tramway fu di 458,145 lire sterline. Però la popolazione e la produzione della colonia vanno crescendo rapidamente, e il profitto di questi capitali che comincia già ad essere discreto, diverrà sempre maggiore.

Ferrovia elettrica Danchell. — All'*Union-court-chambers* in *Old Broad-street* a Londra sta esposto attualmente un nuovo modello di ferrovia elettrica inventato dal signor Danchell. Il modello è relativo ad un sistema ferroviario elettrico avente lo scopo di trasportare con grandissima velocità lettere, pacchi e piccoli pesi, ma forse potrà un giorno essere adottato anche pel trasporto dei passeggieri. Il treno corre sopra una sola rotaia, la quale è collegata con un'altra rotaia in senso perpendicolare alla prima, che cammina col treno, ed impedisce così che quest'ultimo vada fuori di strada; questa rotaia mobile serve inoltre per comunicare la corrente elettrica al motore. L'inventore si propone di ottenere per la sua ferrovia una velocità da 150 a 200 miglia all'ora. Occorrerà perciò fare lunghe prove con questo nuovo sistema nel trasporto di lettere e pacchi, prima di adottarlo pel trasporto dei viaggiatori.

Notizie Diverse

Il palazzo del Parlamento a Vienna. — Il giorno 5 dicembre si è inaugurato a Vienna il nuovo edificio del Parlamento, ch'è di stile greco antico con alcuni accenni allo stile del rinascimento.

Le singole parti del monumento sono ammirevoli, i più piccoli particolari sono accurati e finissimi per gusto e per esecuzione.

Sistemazione delle porte di ferro. — Telegrafano da Orsova, villaggio ungherese, al confine della Romania alla *Neue Freie Presse*, in data 4 corrente:

Oggi l'ispettore Vallandt ed i suoi ingegneri hanno terminati i piani relativi alle mine ed alle esplosioni da farsi presso le *porte di ferro*, e le cataratte del Danubio.

Questi piani verranno nella prossima settimana presentati al Governo ungherese. È assai probabile che si usi il metodo di esplosione del maggiore austriaco Lauer.

Ufficii telegrafici. — Il 2 corr. in Pont Canavese, provincia di Torino, ed il 4 in Grotteria, provincia di Reggio Calabria, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana alle Borse furono limitatissimi gli affari sui titoli ferroviarii.

Le azioni della Società delle Meridionali vennero quotate sul prezzo di 511.50 a 510.50; le Obbligazioni relative, segnate a 271.25; i Boni a 547; le Palermo-Trapani (oro) a 484; le stesse (carta) a 282.50; le Sarde A a 271; le B a 274.50; le nuove a 272; le Centrali Toscane a 466; le Pontebbane a 443; le Azioni Ferrovie Romane a 130.50; le Azioni Gottardo a 470; le Meridionali austriache a 290.

CONVOCAZIONI

Cassa marittima di Napoli. — Il 22 dicembre assemblea straordinaria degli azionisti in Napoli, sede sociale, per modifiche dello Statuto, compresa la riduzione del capitale ed il relativo cambio di titoli.

Società anonima edificatrice italiana. — Il 27 dicembre assemblea generale straordinaria in Firenze, sede sociale, per la nomina di tre sindaci e due supplenti.

Società di Montesanto — Il 29 dicembre assemblea generale in Genova, sede sociale, per relazione del Consiglio e dei sindaci, esame ed approvazione del bilancio, nomina di consiglieri e sindaci.

Società delle miniere di Montevecchio. — Il 29 dicembre assemblea ordinaria in Roma, sede sociale, per presentazione del bilancio, relazione del gerente, relazione dei revisori dei conti, nomina della Commissione per la revisione dei conti.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vigevano-Milano — Il 20 corr. verrà pubblicamente eseguita in Milano, sede sociale, la 28ª estrazione semestrale per la designazione di 2 serie da ammortizzarsi delle Obbligazioni.

Nel giorno stesso procederassi alla 4ª estrazione per la designazione delle 29 azioni da ammortizzarsi pel corrente anno.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Genio militare di Bologna (15 dicembre). — Costruzione di tettoie-scuderie nella tenuta demaniale di Portovecchio (circondario di Mirandola), da compiersi entro 150 giorni. Importo L. 120,000. Dep. L. 12,000. Fat. a giorni 5.

Prefettura di Roma (17 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Aprutina dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense presso l'Icona di Arsoli al confine della provincia di Aquila, compreso il braccio della Nuova Aprutina, della lunghezza di metri 8052, per 7 anni, dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1890. Importo annuo L. 3,439.51. Dep. provv. L. 450; def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Potenza (17 dic.) — Manutenzione del terzo tratto di strada nazionale Sapri-Jonio, n. 37, compreso fra Pecorone e Latronico, della lunghezza di m. 23,427, escluse le traverse dell'abitato. di m. 410, durante anni 9, da decorrere dal 1.o aprile 1884 al 31 marzo 1893. Importo annuo L. 9,370. Dep. provv. L. 900; definitivo eguale a 1[2 canone annuo. Fat. a giorni 15.

Comune di Montù Beccaria. Circond. di Voghera (17 dic. Esp. def.) — Manutenzione novennale delle strade comunali. Imp. L. 12,882.

Prefettura di Roma (18 dic. Esp. def.) — Manutenzione della strada provinciale Flaminia viterbese, dalla colonnetta di Nepi sulla strada nazionale Cassia, alla metà del Ponte Felice sul Tevere, per un sessennio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1889.

Prefettura di Roma (19 dic. Esp. def.) — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco I, da porta Cavalleggeri al miglio XXXIII presso Palo, per 5 anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1888. Imp. ridotto a L. 10,610.34. Dep. provv. L. 1100.

Prefettura di Girgenti (fat. 20 dic.) — Opere per la definitiva sistemazione del tratto di strada nazionale compreso fra le contrade Mela e Grottaferrata. Imp. ridotto a L. 51,240.

Prefettura di Roma (20 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Braccianese Claudia, tronco II, dalla comunale di Canale alla provinciale Aurelia presso Civitavecchia per 5 anni dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1888. Importo annuo lire 11,326.51. Dep. provv. L. 600; def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Verona (fat. 21 dic.) — Lavoro urgentissimo di escavo del naviglio Bussè dal ponte Fior di Rosa alla sua confluenza in Tartaro nel comune di Legnago. Importo ridotto a L. 70,208.71.

Prefettura di Padova (21 dic.) — Triennale manutenzione della strada nazionale, n. 41, scorrente in provincia di Padova, dal confine veronese a Monselice, a decorrere dal 1.o aprile 1884. Importo annuo L. 29,200. Dep. provv. L. 2000. Fatali 7 gennaio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Genova (26 dic.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 19, detto dei Giovi, compreso fra Pontedecimo e Pietra Pertusa, della lunghezza di m. 26,320, dell'importo annuo di L. 21,045. Dep. provv. L. 2,000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cosenza (26 dic.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 36, delle Calabrie, compreso fra ponte Lao e la stazione ferroviaria di Spezzano Castrovillari; della lunghezza di m. 56,963, dell'importo annuo di L. 21,700. Dep. provv. lire 1500; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (26 dic. Esp. def.) — Lavori di costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie, da Amalfi a Meta, compreso fra Amalfi e la Punta Campana, della lunghezza di m. 9,229, dell'importo ridotto a L. 433,268.80. Dep. provv. L. 30,000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Napoli (27 dic.) — Lavori di sistemazione con muri di sponda di un tronco del torrente Leone a valle del tronco già sistemato nella bonifica dei torrenti di Somma. Imp. L. 123,145; dep. provv. L. 8,000; def. il decimo; fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Foggia (28 dic.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra la strada provinciale Foggia-Lucera ed il ponte 13 archi sul Fortore della lunghezza di m. 48,308, dell'importo annuo di L. 29,800. Dep. provv. L. 3200; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Municipio di Rivignano. Prov di Udine (29 dic.) — Costruzione in cotto di un ponte, presso Ariis sul fiume Stella; costruzione in cotto di un ponte presso Sivigliano sul fiume Taglio; costruzione in cotto di un ponte presso Flambruzzo sul fiume Stella. Imp. L. 60,475. Dep. L. 6047.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,722.00	524,774.25	305.33
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.00	486,665.90	308.02
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 142.00	+ 39,108.35	— 2.69
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,609.59	23,352,111.49	14,508.11
Introiti corrisp. nel 1882	1,547.25	22,130,232.08	14,302.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 62.34	+ 1,221,879.41	+ 205.16

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	280,329.53	203.58
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	276,447.45	206 61
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	+ 3,882.08	— 3.03
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,357.62	11,146,553.44	8,210.36
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	10,901,980.11	8,147.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 19,62	+ 244,573.33	+ 62.39

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,864,16	15,689,91	12,307,67
Piccola Velocità	8,936,17	517,45	6,657,70
Totali . . .	42,800,33	16,207.36	18,965,37

Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	846,527.61	26,180.40
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	686,540.31	21,232.60
Differenza (in più . . .	»	159,987.30	4,947.80
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 sett.bre 1883	1,686,000	24,263,263.37	20,280.78
Periodo corr. 1882	1,682 904	22,412,662.72	18,768.38
Aumento	3,096	1,850,600.65	1,512.40
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

	Vicenza Treviso	Vicenza Thiene Schio	Padova Bassano
1883 — Mese di ottobre....	70,265.74	31,351.66	29,231.72
Mesi precedenti dell'anno..	467,931.14	209,979.67	238,527.55
Totale....	538.196.88	241,331.33	267,759.27
1882 — Mese di ottobre....	81,489.96	28,221.52	31,460.80
Mesi precedenti dell'anno..	379,310.75	181,652.82	214,981.12
Totale....	460,800.11	209,874.37	246,441.95

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA, MILANO, BOLOGNA ed ALESSANDRIA:

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	38,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	800	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	40,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	40,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	237,500	»
GHISA da rifondere	»	41,000	»
OTTONE da rifondere	»	10,000	»
RAME da rifondere	»	16,000	»
CRINE usato	»	400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all' Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **15 Dicembre 1883.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 17 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all' atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l' acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA, e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 Novembre 1883.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

Concorso a due posti di Ispettore Sanitario.

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società in seguito a richieste di parecchi Medici appartenenti al Servizio Sanitario Sociale, nella sua adunanza d'oggi relativamente al primo alinea del Capitolo I.° del Programma per il Concorso a due posti di Ispettore Sanitario, deliberava che potranno essere ammessi al concorso anzidetto quei Medici di Sezione Sociali che hanno compiuto i 40 anni mentre erano al servizio della Società.

Nel portare a notizia dei signori Medici italiani la succitata deliberazione si previene pure che il termine utile per la presentazione delle domande d'ammissione e relativi documenti a questa Direzione Generale viene prorogato definitivamente a tutto il 31 Dicembre del corrente anno.

Firenze, 6 Dicembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

DINAMITE

SI RENDE NOTO

ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.

CHE LA SOCIETÀ

CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

STABILITA A

CENGIO (Circondario di Savona)

è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti, capsule e miccie,** le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

DINAMITE

POMPE A SISTEMA GREINDL

A ACQUA, A GAZ E A ARIA COMPRESSA

BREVETTI GREINDL E GREINDL E POILLON

Nuovo tipo a assi inflessibili e invariabili di posizione. — Senza guasti nè bisogno di riparazioni. — Molto silenzioso.

La sola pompa non centrifuga a lavoro rigorosamente uniforme.

Per un metro cubo di acqua elevata a una stessa altezza, la *Pompa Greindl* esige un buon terzo di forza motrice e di carbone meno che le migliori pompe centrifughe. Il suo effetto è lo stesso di quello delle migliori pompe *à pistons*. Perciò il suo uso permette di realizzare una grande economia non solo sul consumo giornaliero di combustibile, ma anche sulla compra della macchina motrice. Spedizione franca di porto e gratuita del Catalogo a chiunque ne faccia domanda. — Dirigersi al sig. L. POILLON antico allievo della scuola centrale, ing. di arti e manifatture, *74 Boulevard Montparnasse Parigi*, oppure ai suoi costruttori privilegiati signori B. Roy e C. a Vevey (Svizzera).

DUEMILA APPLICAZIONI E CERTIFICATI DI PRIM'ORDINE

Compagnia del Canale di Suez — Città di Parigi — Genio militare russo — Marina dello Stato — Ministero della guerra — Id. Olandese delle Colonie, ecc.

Magazzino fornito di pompe di ogni modello,

Irrigazioni, sommersioni di vigne, vuotature, disseccamenti ed ogni applicazione industriale, navale, ecc.

CANCELLATE IN LEGNO

e filo ferro zincato intrecciato con macchine

Sistema brevettato e premiato a diverse Esposizioni.

Per la chiusura dei Parchi, Giardini, Stazioni, Tramways, Ferrovie, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO

Esposizione Orticola Nazionale, Torino 1882

Medaglia di Bronzo — Esposizione di Milano 1881.

Stabilimento **A. Pictet**, via Buniva, 12, TORINO.

Dietro richiesta si spediscono *GRATIS* disegni e prezzi.

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — Viale Stupinigi, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

Medaglia d'oro all'Esposizione di Milano

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1883
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XVI — Mercoledì 19 Dicembre 1883. — Num. 51

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest' Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l' importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L' AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1882

(*Continuazione. — Vedi numero 49*).

La seconda parte della Relazione dell' on. Valsecchi tratta della costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno in esecuzione della legge 29 luglio 1879.

Innanzi tutto enumera le linee poste allo studio nell'anno 1882 e nel primo semestre del 1883, per discorrere quindi degli appalti eseguiti nell'eguale periodo di tempo per la fornitura dei ferri d' armamento. A tutto l' anno 1882 vennero indetti ed aggiudicati tre appalti per la provvista di ciascuna delle tre qualità di materiale d' armamento: rotaie, stecche e piastre, chiavarde e ramponi. Il primo riferivasi a tronchi delle linee Parma-Spezia, Belluno-Feltre-Treviso e Ponte San Pietro-Seregno ed importava L. 1,267,137. Il secondo riferivasi a tronchi delle linee Roma-Sulmona, Eboli-Reggio, Benevento-Avellino, Adria-Chioggia, Parma-Brescia-Iseo, Ferrara-Ravenna-Rimini ed importava L. 3,247,104.

Il terzo riferivasi all'intera linea Gallarate-Laveno ed importava L. 1,204,000.

In complesso nell' anno 1882 si provvide il materiale d'armamento per metri 206,104 di linee e per un totale importo di L. 5,718,241, così ripartito:

Linee di 1ª categoria	(1)	. . . . . .	L. 2,205,902
» 2ª »	(2)	. . . . . .	» 1,137,366
» 3ª »	(3)	. . . . . .	» 2,374,973
		Totale	L. 5,718,241

La Relazione dice in seguito come furono applicate e rese esecutorie le disposizioni sancite colla legge del 5 luglio 1882, che approva il riparto delle somme da assegnarsi alle singole linee di seconda e terza categoria. In base alle disposizioni della menzionata legge si è proceduto ai seguenti appalti:

Linee	*Tronchi*	*Lunghezza*
1) Roma Sulmona	— Tivoli Mandela	m. 16,872
Parma Spezia	— Parma Fornovo	» 23,776
Battipaglia Castrocucco	— Battipaglia Ogliastro	» 25,000
Id. id.	— Ogliastro Agropoli	» 10,000
Sicignano Castrocucco	— Sicignano Galdo	» 7,460
(2) Belluno Feltre Treviso	— Treviso Signoressa Biadene	» 21,403
Benevento Avellino	— Avellino Frata	» 6,720
Adria Chioggia	— Adria Loreo	» 10,400
Id. id.	— Loreo Cavanella d'Adige	» 8,655
(3) Ponte San Pietro Seregno	— Seregno Lambro	» 6,462
Parma Brescia Iseo	— Parma Po	» 19,476
Ferrara Ravenna Rimini	— Ravenna Bevano	» 11,855
Id. id.	— Bevano Cervia	» 9,550
Gallarate Laveno	— Intiera linea	» 28,170

Linee	Tronchi	Lunghezza	Importo deliberato
2.a categoria			
Ivrea Aosta	— Chambave Aosta	m. 18,699	L. 2,419,000
Id.	— Quincinetto Verrès	» 17,147	» 2,463,000
Gozzano Domodossola	— Orta Casale Corte Cerro	» 13,050	» 1,967,778
Cuneo Nizza	— Cuneo San Dalmazzo	» 11,721	» 865,101
Succursale dei Giovi	— Rivarolo Mignanego	» 12,889	» 10,708,510
Id.	— Mignanego Ronco	» 9,691	» 14,242,875
Macerata Albacina	— Matelica S. Severino	» 13,060	» 1,630,000
Avezzano Roccasecca	— Arce Arpino	» 10,300	» 2,493,682
Id.	— Arpino Sora	» 9,800	» 1,952,830
Taranto Brindisi	— Latiano Brindisi	» 21,168	» 1,311,375
Messina Patti Cerda	— Messina Saponara	» 18,588	» 13,550,810
Id. id.	— Lascari Cefalù	» 9,221	» 1,150,000
Siracusa Licata	— Km. 8,000 al km. 19,800	» 11,800	» 733,500
Id.	— Km. 19,800 a Noto	» 11,429	» 865,800
3.a categoria			
Novara Varallo	— Romagnano Borgosesia	» 14,637	» 3,016,700
Cuneo Mondovì	— Km. 20 a Mondovì	» 5,832	» 988,182
Parma Brescia Iseo	— Provaglio Iseo	» 3,532	» 230,226
Mestre San Donà Portogruaro	— S. Donà Portogruaro	» 27,829	» 1,186,010
Legnago Monselice	— Este Montagnana	» 16,000	» 6?8,000
Treviso Motta	— Ponte di Piave Motta	» 15,921	» 796,000
	Totale	m. 272,314	L. 63,239,469

In complesso per le linee di 2ª e 3ª categoria colle nuove disposizioni di legge furono esperimentati 30 appalti, dei quali 9 rimasero aggiudicati all' asta pubblica e 21 riuscirono deserti; di questi 21 appalti poi 11 furono deliberati a trattativa privata. Il ribasso medio ottenuto nei 20 appalti deliberati riuscì del 2.46 0[0].

La Relazione dà poi le principali notizie circa quanto si fece nel 1882 e nel primo semestre del 1883 per le singole linee, esponendo per ciascuna di esse e per ordine di categoria lo stato degli studi, degli appalti e dei lavori eseguiti, facendo pure menzione delle più importanti questioni che si ebbero a risolvere.

Non seguiremo passo passo la Relazione, ci limiteremo a riprodurre alcune cifre riassuntive, togliendole dai prospetti allegati ad essa.

Dal prospetto *A* ricaviamo il riassunto delle linee in corso di studio ripartite nelle varie categorie, escluse quelle concesse all'industria privata, al 1° gennaio 1883:

	Numero delle linee	*Lunghezza in km.*	*Importo presunto*
Linee di 1ª categoria	8	990,0	374,000,000
Id. 2ª id.	17	1,162,3	250,530,000
Id. 3ª id.	26	1,349,0	215,707,400
Id. 4ª id.	4	103,1	11,200,000
Totale	55	3,604,4	851,437,400

Dai prospetti *B* e *C* si ricava che alla stessa epoca erano stati compilati e presentati alla superiore approvazione 172 progetti per altrettanti tronchi di ferrovia della complessiva lunghezza di m. 1,904,735 e dell'importo totale di L. 440,538,070 di cui a base d'asta per l'appalto L. 365,970,357.

Ecco la ripartizione per le varie categorie, confrontata col 1881 :

INDICAZIONE DELLE CATEGORIE	Numero dei progetti	LUNGHEZZA in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
Linea di 1.a categoria . .	53	558,821	233,854.941	202,718.006
Id. di 2.a id. . .	57	666,371	135,384.090	111,667,475
Id. di 3.a id. . .	58	633,113	67.497.036	49,479,876
Id. di 4.a id. . .	4	46,400	3.802.000	2.075,000
Totale a tutto il 1882 . .	172	1,904,735	440,538,070	365,970,357
Id. 1881 . .	131	1,442,138	296,585,641	245,164.022
Rimangono pel 1882 . .	41	462,597	143,912.429	120.806,335

Dagli stessi prospetti B e C si ricava che lo stato dei detti progetti alla fine del 1882 era il seguente confrontato col 1881 :

STATO DEI PROGETTI alla fine dell'anno 1882	Numero	LUNGHEZZA in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
Progetti di tronchi appaltati.	123	1,365,210	301,607,674	249,894,300
Id. id. in corso d' appalto.	8	87,023	15,114,500	12,627,000
Id. approvati dal Consiglio di Stato	8	66,619	13,910,130	11,404,516
Id. id. dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.	5	60,046	14,451,807	11,273,300
Progetti in esame presso il Consiglio di Stato . . .	10	113,965	22,579,473	16,907,878
Id. id. presso il Consiglio Superiore dei lav. pubbl.	9	100,336	46,103,868	40,379,365
Prog. rinviati per modificaz.	9	111,501	26,770,618	24,033,993
Totale a tutto il 1882	172	1,904,735	440,538,070	365,970,357
Meno il totale a tutto 1881	131	1,442,138	296,585,641	245,164,022
Restano pel 1882	41	462,597	143,912,429	120,806,335

Dallo stesso prospetto B, prendendo in considerazione gli importi d' appalto con quelli deliberati, si rileva che la somma complessiva degli appalti in L. 249,894,300 venne deliberata per L. 206,143,902.25 col ribasso percentuale medio di di L. 17.51, essendo stato il massimo del 37.77. I detti importi si ripartiscono come segue :

INDICAZIONE delle categorie	Lunghezza	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta	IMPORTO deliberato	Ribasso medio per 0[0]
Linee di 1.a categoria . . .	336,430	153.703,431	132,983,706	102,562,840.98	22.88
Id. di 2.a id. .	450,481	92,467,052	78,040,010	71,373,901.47	8.54
Id. di 3.a id. .	531,899	51,635,191	36,795,581	30,534,486.39	17.01
Id. di 4.a id. . .	46,400	3,802,000	2,075,000	1,672,673.41	19.38
Totale	1,365,210	301,607,674	249,894,300	206,143,902.25	17.51

Dal prospetto D si rileva che la differenza delle somme dei progetti d' appalto con quelli a base d' asta dipende dalle seguenti somme tenute a disposizione dell'Amministrazione :

Per espropriazioni . . .	L.	15,621.012
Per imprevisti	»	11,671,333
Per armamento	»	24,421,029
Totale	L.	51,713,374
Importo degli appalti	»	249,894,300
Importo totale dei progetti	L.	301,607,674

Il prospetto E mostra come i 172 progetti presentati alla superiore approvazione per la lunghezza totale di m. 1,904,735 e per l'importo presunto di L. 440,538,070 importarono per studi e compilazioni una spesa di lire 5,635,237.72 e quindi una media di circa L. 2960 per chilometro e lire 12.80 per ogni mille lire di spesa presunta.

	Importo	Media per kilometro	Media per 1000 lire
Linee di 1ª categ.	2,235,438.79	4,000	9.60
Linee di 2ª categ.	2,158,511.63	3,240	15.90
Linee di 3ª categ.	1,190,885.93	1,881	17.60
Idem.	50,401.37	1,086	13.20
Totale L.	5,635,237 72	2,960	12.80

Dal prospetto F risulta che i tronchi nei quali erano

realmente iniziati i lavori a tutto il 1882 sono 94 per la lunghezza complessiva di metri 976,235 e per l'importo presunto di L. 159,045,972 e che alla fine di detto anno erano stati eseguiti lavori per L. 90,738,946.

(*Continua*).

LA LINEA DEL SAN GOTTARDO

E IL COMMERCIO FRANCESE IN ITALIA

(Cont. e fine — Vedi n. 50).

Ma è specialmente sulle stoviglie, porcellane e vetrerie e sui cristalli che pare debba impegnarsi attivissimamente la concorrenza. Si nota che su questa categoria l'esportazione germanica in Italia si è aumentata di oltre sei milioni nel corso dell'ultimo anno.

Se di di fronte a questo movimento d' esportazione di prodotti germanici in Italia, si pone la nostra esportazione francese, si ha il dispiacere di constatare delle diminuzioni su un certo numero d'articoli similari, ciò che prova che i prodotti germanici, in queste categorie, tendono a sostituirsi ai nostri. Così osservasi una riduzione di due milioni di franchi sui tessuti di seta; di un milione e mezzo sui tessuti di lana, di oltre 4 milioni sui tessuti di passamanteria di cotone; di tre milioni sulle lane; di un milione sulle mercerie, sui bottoni e sui giocattoli; di quasi due milioni sulle stoviglie, vetrerie e sui cristalli; di quasi un milione sui lavori in legno.

È adunque la nostra fabbricazione francese che è minacciata e non siamo che al principio della lotta, imperocchè per il 1882 non si ebbero che sette mesi d' esercizio della linea del Gottardo.

L'industria germanica fa sforzi considerevoli nel senso dell' esportazione. Essa ha la mano d' opera ad un prezzo molto inferiore a quello che paga la nostra industria francese e se, d' altra parte, ottiene dei trasporti a più buon mercato, è chiarissimo che dobbiamo aspettarci d'essere, a poco a poco, eliminati dal mercato italiano.

Ora le tariffe dei trasporti dalla Germania in Italia sono essenzialmente favorevoli all'industria germanica. La Compagnia del Gottardo l'ha favorita in larga misura, stabiliendo tariffe di transito diretto attraverso la Svizzera, a più buon mercato delle tariffe svizzere ed italo-svizzere stesse. Queste tariffe sono, d'altra parte, quasi per tutte le merci, inferiori alle tariffe internazionali francesi per la esportazione dei nostri prodotti in Italia.

Conviene aggiungere che l'Ammministrazione della Compagnia delle ferrovie del Gottardo, negli ultimi mesi del 1882, ha pubblicato una serie d'altre tariffe più ridotte ancora, dette: *tariffe di favore*, l'influenza delle quali non si è molto fatta sentire sul periodo semestrale dal 31 luglio al 31 dicembre, ma che colpiranno sensibilmente la nostra esportazione nell'esercizio 1883.

Delle nuove tariffe eccezionali per il trasporto degli zuccheri greggi di diversi punti d'origine e di provenienza dalla Germania e per i carboni dei bacini della Rhur, della Sarre, della Saxe, sono state messe in vigore verso il mese di novembre ultimo, nel tempo stesso che un supplemento di tariffa per diverse categorie di merci.....

Dal suo lato l'Italia, che aveva rifiutato di prestarsi al sistema di trasporto e di tariffe per vagone completo, detto *sistema di riforma*, in uso in Germania, nel Belgio e sulle ferrovie renane ed alsaziane, sistema adottato dalla Compagnia del Gottardo, l' Italia ha finito per acconsentire a ricevere ed a dirigere sulle Stazioni destinatarie italiane i vagoni che le arrivano così caricati a Chiasso ed a Luino, in luogo d' esigere il loro trasbordo ed una nuova tariffa.

Risulta da tutte queste misure una facilità enorme per il transito delle merci dalla Germania in Italia, facilità il cui effetto si farà sentire sulla nostra esportazione nell'esercizio corrente.

Così si è già potuto constatare, coi documenti statistici della dogana per il primo semestre del 1883. delle diminuzioni abbastanza importanti sulle nostre spedizioni in Italia dei tessuti di lana, dei percalli, delle stoffe miste, dei prodotti chimici e sovratutto delle vetrerie, cristallerie, ecc.

La Germania fa dunque uno sforzo energico per impadronirsi del mercato italiano, in ciò aiutata dall' apertura del Gottardo e dai trasporti rapidi e a buon mercato che le procura. Essa spera di soppiantare non solamente la Francia, specialmente per i prodotti fabbricati, ma la stessa Inghilterra, per una parte dei suoi prodotti, i carboni e i ferri.

È perciò che la Camera di commercio di Francoforte sul Meno, in una recente relazione, diceva : « Si deve riconoscere la fortunata influenza del traforo del Gottardo sulle relazioni commerciali della Germania coll'Italia. Quantunque, alla fine del 1882, questo traforo fosse ancora recente, si può constatare l' aumento del traffico delle merci fra la Germania e l'Italia.

« Ma la Germania, continua la relazione, deve mettersi in guardia contro la concorrenza inglese e francese. La Francia cerca di ottenere delle tariffe di trasporto meno elevate, e di costrurre una via di comunicazione più diretta, migliore e meno cara che il Gottardo e il Cenisio.

L'Inghilterra cerca di crearsi dei nuovi sbocchi nel nord dell'Italia, specialmente per i suoi carboni di terra.

Per lottare contro questa duplice concorrenza, è del tutto necessario di stabilire dei nuovi depositi di carboni su tutti i porti e laghi dell'Italia del nord, per assicurare il servizio al migliore mercato nella Lombardia e sul canale di Milano. La Camera di commercio considera come una necessità che Genova, il primo e più importante dei porti d'Italia dopo il compimento dei lavori, prenda coll'Oriente, col Giappone e colla China le relazioni commerciali che sono ora la proprietà di Marsiglia, dell'Havre e d'Anversa; che una parte del traffico di Francoforte colla Spagna, in luogo di farsi per l'Havre ed Anversa, si faccia per Genova ed il Gottardo ».

In tal modo si esprime la Camera di commercio di Francoforte. Si noterà la singolarità del linguaggio. È la Germania che, coll'aiuto del traforo del Gottardo, si sforza di sostituirsi, in Italia, alla Francia e all' Inghilterra per i prodotti che queste nazioni da lungo tempo vi mandano, e la Camera di commercio di Francoforte parla come fossero la Francia e l'Inghilterra che, introducendosi sul territorio italiano, vi andassero a fare una concorrenza ai prodotti germanici, mentre è tutto il contrario.

Ciò prova che la Germania considera il mercato italiano come quello di cui deve subito impossessarsi e questo linguaggio risponde eloquentissimamente a colore che so-

stengono, in Francia, che il traforo del Gottardo non potrebbe produrre alcuno spostamento di corrente commerciale coll'Italia. Ch'essi meditino ciò che dice la Camera di commercio di Francoforte ed esaminino un po' ciò che avviene.

Le altre Camere di commercio della Germania non restano indietro; esse hanno domandato ed ottenuto dall'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo delle tariffe di transito che sono a prezzi inferiori alle tariffe internazionali svizzere-italiane.

Le Camere di commercio svizzere, a loro volta, si sono lagnate ed amaramente, specie quella di Zurigo, che per l'organo del suo presidente, ha fatto intendere delle osservazioni abbastanza vive.

Il presidente ha constatato, nel suo rapporto alla Camera di commercio di Zurigo, che alla partenza da questa città per l'Italia, molti prodotti subiscono delle tasse più elevate di quelle che colpiscono i prodotti germanici provenienti dalle Stazioni molto più lontane. Un Comitato si è anche formato a Lucerna per ottenere riparazione di ciò che gli Svizzeri considerano come un diniego di giustizia. Ma finora i favori eccezionali, come lo dicono le tariffe e come lo dice l'Amministrazione del Gottardo nelle sue relazioni, i favori eccezionali accordati ai trasporti e all'industria della Germania sono stati mantenuti, e, sotto certi aspetti, ancora aumentati da nuove tariffe.

È adunque la lotta economica e commerciale impegnata dall'industria germanica contro la francese; il passo del rapporto della Camera di commercio di Francoforte più sopra citato, non potrebbe lasciare alcun dubbio a questo riguardo ed i più scettici dovranno oramai riconoscerlo.

Sembra che la Germania voglia spingere con ardore questa lotta economica.

Basta, per convincersene, percorrere le città dell'Italia del Nord, Milano sovratutto. Dovunque si comincia a vedere i prodotti dell'industria germanica a sostituirsi ai prodotti francesi. A Milano si contano circa 5000 persone di lingua tedesca, un terzo delle quali sono svizzeri del Nord, il resto è di nazionalità tedesca.

È una vera emigrazione che invade le città commerciali d'Italia e vi porta i prodotti della Germania. Di guisa che quasi si può dire che non è l'Italia che compera dalla Germania, ma sono i tedeschi che vanno sulla piazza a vendere i loro prodotti agli Italiani.

Per disgrazia manca ancor molto ai Francesi per imitare a tale proposito i loro concorrenti. È a mala pena se in Milano, si trovano parecchie centinaia di nostri concittadini, e la proporzione è la stessa in tutte le città d'Italia Il tedesco emigra facilmente; egli apporta con sè, per venderli, i prodotti del suo paese, mentre il francese non si muove ed aspetta che si vada da lui per comperare i suoi. È adunque da prevedersi — vi si deve insistere — che in uno spazio assai breve, noi vedremo la produzione germanica impiantarsi in Italia a detrimento della nostra.

Due cause d'inferiorità, d'altronde, colpiscono in questo momento la produzione francese. Dapprima il suo prezzo elevato che deriva dalla carezza della mano d'opera in Francia; quindi il prezzo di trasporto notevolmente superiore a quelli che sonvi tra la Germania e l'Italia.

Per ciò che riguarda la carezza della mano d'opera in Francia, non si può disgraziatamente sperare un rimedio nè pronto, nè efficace....

Quanto alla seconda causa d'inferiorità, che risiede nel miglior mercato del prezzo dei trasporti offerti ai prodotti germanici non si può che riferirsi a ciò che indica la Camera di commercio di Francoforte, nel frammento citato della sua deliberazione.

Non vi è che un mezzo per farla scomparire ed è, per usare le espressioni di quella Camera di commercio, « di ottenere delle tariffe di trasporto meno elevate e di costruire una via di comunicazione più diretta, migliore e meno cara del Gottardo e del Cenisio. »

In conclusione risulta da quanto precede che il traffico della linea del Gottardo si è elevato, per il primo anno di esercizio, a cifre di prodotti che niuno prevedeva, e che i fondatori stessi non speravano di realizzare così prontamente.

Parallelamente, i prodotti della linea del Cenisio diminuiscono in proporzioni assai grandi.

Mentre le esportazioni dalla Francia in Italia diminuiscono di quasi 24 milioni nel commercio generale e di quasi 10 milioni nel commercio speciale, le esportazioni dalla Germania in Italia aumentano di 18 milioni.

Se in un modo o nell'altro non si pensa a scongiurare il pericolo che minaccia il nostro commercio di scambi coll'Italia, fra parecchi anni la Germania avrà soppiantata la nostra industria per una notevole parte dei prodotti ch'essa da molto tempo può fornire a quel grande paese.

AMEDEO MARTEAU.

L'ESPOSIZIONE NAZIONALE SVIZZERA
DI ZURIGO

(Continuazione — V. N. 50).

Locomotive. — La Svizzera non ha che una sola fabbrica di locomotive, quella cioè di Winterthur, già menzionata nelle presenti note.

Noi non consideriamo come fabbrica di locomotive lo Stabilimento di Escher-Wyss, il quale, molti anni or sono, costruì qualche macchina, di cui alcuni esemplari fanno tuttora servizio sulle ferrovie Romane.

La fabbrica di Winterthur, invece, venne impiantata appositamente per tal genere di costruzione, e possiede quindi tutti gli elementi per raggiungere lo scopo. Sventuratamente la grande quantità di fabbriche simili sorte specialmente in Germania aumentarono la concorrenza, per cui la fabbrica Svizzera si trovò per molti anni in gravi ristrettezze, massime a causa di certe disposizioni dei trattati doganali, per le quali le locomotive ultimate pagano meno che le parti di locomotive, come lamiere, ruote, cerchioni, assi, rame e tubi, che la Svizzera non produce.

La *Locomotiv-fabrik* di Winterthur sorse esclusivamente per iniziativa privata, e coll'idea di trattenere in Svizzera un ingegnere di vaglia, quale si è l'ing. *Brown* il quale, abbandonando la Ditta Sulzer, voleva ritornare in Inghilterra sua patria.

Il Brown, attuale Direttore tecnico della fabbrica di locomotive, introdusse in questi meccanismi molte ingegnose modificazioni. Creò, si può dire, la piccola macchina da tramvia, e fu anzi il primo che ebbe il coraggio di mettersi risolutamente nella via di specializzare, quasi, in questo genere di costruzioni. Le macchine di questa fabbrica erano, per alcuni anni, le uniche nel genere, quindi si sparsero per tutta l'Europa. In seguito diverse altre

fabbriche seguirono la fabbrica di Winterthur nella stessa via, e perfezionando i loro prodotti le crearono una seria concorrenza. Tali sono le fabbriche Krouss el et Comp. di Monaco, Henschel et Sohn di Cassel, Hohenzollern Locomotiv-fabrik di Düsseldorf, Société de S. Leónard di Liegi etc. etc.

All'Esposizione di Zurigo la fabbrica di Winterthur, non avendo in pronto altre ordinazioni di locomotive che quelle per macchine piccole, ne espose tre.

Le ferrovie del Gottardo, quantunque abbiano fatti i progetti delle loro locomotive, che figuravano all'Esposizione di Norimberga del 1882 quale prodotto della Ditta Maffei di Monaco, pure, siccome esse non hanno ancora Officine proprie per fabbricare le locomotive, non credettero conveniente esporre, in una mostra nazionale, prodotti di Officine estere, benchè fatti su tipi studiati in paese: si contentarono invece di esporre i tipi.

Ritornando alla *Locomotiv-fabrik* di Winterthur, diremo delle tre macchine da essa esposte a Zurigo.

Il primo tipo fu studiato allo scopo di fare il cosidetto *servizio economico* sulle linee principali. La macchina è destinata per la ferrovia di Val de Travers.

Essa è una locomotiva-tender a quattro ruote accoppiate. I cilindri sono esterni e posti in alto, per cui il movimento non è trasmesso direttamente alle ruote motrici, ma bensì per mezzo di un bilanciere, secondo il sistema generalmente adottato dal signor Brown. Anche la distribuzione è di un tipo speciale dell'ingegnere Brown, e da lui applicato, come già abbiamo detto, tanto alle locomotive che alle macchine fisse.

Lo scopo della posizione in alto si fu quello di mettere sotto mano del macchinista tutti i pezzi del movimento, per cui egli, in caso di bisogno, possa far a meno del fuochista. Però questa disposizione ingombra tutto il passaggio attorno alle macchine, massime in quelle piccole, e non sempre riesce ad evitare l'aumento nei movimenti anormali quando la locomotiva è in moto.

Le dimensioni principali della macchina sono:

Diametro dei cilindri 240 m|m
Corsa » » 400 »
Diametro delle ruote 1.000 »
Scartamento o passo della macchina 2.600 m|m
Pressione in caldaia 12 atmosfere effettive
Superficie di riscaldamento 30 mq.
Peso della macchina in servizio 16 tonn.
Volume d'acqua in caldaia 1200 litri
» » nel serbatoio 1600 »
Peso di carbone 450 chil.

Nella caldaia notasi che il duomo invece d'esser attaccato al corpo cilindrico con una corona fatta da un ferro ad angolo, lo è per mezzo di un risvolto praticato colla lamiera stessa del corpo cilindrico tutto attorno all'apertura pel duomo.

La presa di vapore è fatta per mezzo di una valvola equilibrata, ed una speciale disposizione tende a diminuire la quantità d'acqua trascinata meccanicamente dal vapore.

Il freno è applicato semplicemente all'asse posteriore ed agisce su quattro ceppi, per cui il meccanismo non riesce influenzato dall'azione del freno. L'appoggio è fatto su tre molle, di cui due longitudinali sull'asse posteriore ed una trasversale sull'anteriore.

Vi è un altro tipo di locomotive esposto dalla Ditta di Winterthur.

Questo tipo distinguesi da quello ordinario per tramvia, di cui diremo in seguito, per diverse speciali disposizioni.

Gli assi sono legati fra loro ad un piccolo telaio indipendente dal telaio della macchina. Il piccolo telaio è poi attaccato a quello della locomotiva, mediante quattro tiranti articolati. Due di questi tiranti sono disposti longitudinalmente, e due trasversalmente. Con simile disposizione il telaio della macchina può seguire liberamente le oscillazioni verticali dovute alle molle; mentre il piccolo telaio delle ruote può seguire le curve anche molto ristrette, per le quali la macchina venne costruita. La disposizione del piccolo telaio per rispetto a quello delle macchine permette di aumentare la base elastica della locomotiva, il che è un gran vantaggio appunto perchè, onde superare le curve di raggio molto piccolo, il *passo* della macchina deve pur essere piccolo.

Le boccole di ognuno degli assi sono collegate fra di loro per mezzo di una specie di sella che si sovrappone all'asse.

L'attacco dell'asta motrice è fatto sul prolungo dell'asta (bielle) d'accoppiamento, per modo che essa agisca in un piano verticale passante per l'asse del cilindro. Oltre ciò simile disposizione ha il vantaggio che il consumo dei cuscinetti e dei perni per le manovelle succede sempre dalla stessa parte, mentre attaccando l'asta motrice sul prolungamento del perno della ruota, il consumo succede in senso diverso nelle due ruote.

Il freno non agisce più sul cerchione ma bensì su di un tamburo collegato all'asse, e per mezzo di ceppi sospesi al piccolo telaio: con ciò si diminuisce il consumo dei cerchioni, e l'azione del freno non ha influenza sul funzionamento della molla di sospensione.

Il meccanismo è del solito tipo Brown, solo qui il bilanciere è dalla parte posteriore, invece che fra gli assi come ordinariamente si pratica.

La caldaia è anche del tipo speciale del Brown, metà verticale e metà orizzontale.

Le dimensioni principali della macchina sono:

Diametro dei cilindri 160
Corsa » » 300
Diametro delle ruote 700
Passo della macchina 1.450
Pressione della caldaia 15 atmosfere effettive
Superficie di riscaldamento 9.5 mq.
Peso della macchina in servizio 9 tonn.
Volume d'acqua nel serbatoio 890 litri.
Peso di carbone 200 chilog.

La terza locomotiva esposta era una del tipo ordinario da tramvia. Essa è destinata per linee a scartamento normale, ed invece di aver la caldaia della forma di quella precedentemente menzionata, l'ha del tipo ordinario da locomotive.

Le dimensioni principali di questa macchina sono:

Diametro dei cilindri 200 m|m
Corsa » » 300 »
Diametro delle ruote 700 »
Passo della macchina 1.500 »
Pressione in caldaia 12 atmosfere eff.
Superficie di riscaldamento 16.8 mq.
Peso della macchina in servizio 9800 chilog.
Volume d'acqua nel serbatoio 800 litri.
Peso di combustibile 200 chilog.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che S. E. il Ministro dei lavori pubblici, vivamente preoccupato dei numerosi ed insistenti reclami del Commercio di Genova per la presunta deficienza di vagoni da merci nei varii scali di quell'importantissimo centro commerciale, ha deliberato di nominare una Commissione coll'incarico di studiare il modo più conveniente di tacitare le lagnanze precitate e di proporre opportuni provvedimenti atti a togliere per l'avvenire ogni causa di reclamo ed a soddisfare alle esigenze del Commercio genovese.

La Commissione sarà presieduta dal sig. Prefetto

di Genova e della medesima faranno parte: il Sindaco, il presidente della Camera di commercio ed il capitano del porto di quella città, il cav. ing. Tortarolo membro del Consiglio di amministrazione ed il comm. Ratti vice-Direttore per le ferrovie dell' Alta Italia ed il comm. Bussi R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie medesime.

La Commissione si riunirà fra pochi giorni.

><

Nei giorni scorsi ebbe luogo presso l'Amministrazione delle Ferrovie Alta Italia l'apertura delle schede d'offerta per l'appalto della costruzione di 3 tettoie in ferro per l' impianto del cantiere *Rialzo Veicoli* nell' area destinata alle nuove Officine in Torino. Questo cantiere, che è una dipendenza delle attuali Officine di Porta Nuova, deve essere subito traslocato dalla sede che ha presentemente onde permettere l' ampliamento dei binari necessari al traffico in vista delle esigenze che saranno create dalla prossima Esposizione nel movimento viaggiatori e merci.

L' ammontare del lavoro è in complesso di L. 190 mila circa: di cui 120 mila per la costruzione delle 3 tettoie (15 metri di larghezza, 210 di lunghezza in totale), e L. 70 mila pei relativi binari.

Stante l' urgenza furono abbreviate tutte le formalità dell' appalto, per incominciare possibilmente i lavori colla fine dell' anno.

Se le nostre informazioni sono esatte, la migliore offerta sarebbe stata fatta per le tre tettoie dalla Società ausiliaria di Torino.

Aggiungiamo poi che al lavoro ora appaltato, farà seguito fra breve l'appalto di un altro grande lotto, da compiersi nel 1884, e dell'importo di oltre 2 milioni.

><

Ci informano da Roma che la Società internazionale dei Vagons-lits ha fatto istanza al nostro Governo per ottenere che il treno di lusso testè instituito settimanalmente fra Parigi e Roma, per la via di Ventimiglia, non si fermi a questa Stazione pella visita doganale dei bagagli dei viaggiatori.

La predetta Società chiederebbe che tale operazione venisse compiuta da agenti della finanza lungo il percorso da Ventimiglia a San Remo, evitando così una considerevole perdita di tempo ed un incomodo ai viaggiatori.

Ci si afferma però che il Ministero delle finanze non ha stimato conveniente di dare il proprio assentimento alla proposta della Società predetta.

><

Dalla distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, durante il 3° trimestre del 1883, risulta ch'essi furono in tutto 27, dei quali 5 nel mese di luglio, 14 in agosto ed 8 in settembre. Essi consistettero in 26 sassi lanciati contro treni ed in una fucilata esplosa contro un treno.

Dei 26 sassi, 9 non cagionarono danni, 12 produssero la rottura di vetri senza altre conseguenze, 4 ferirono un viaggiatore, una signorina, un guardiano ed un guardafreno, ed 1 ruppe un vetro ferendo un viaggiatore.

La fucilata, esplosa il 30 settembre, presso la Stazione di S. Secondo, non ebbe fortunatamente alcuna dolorosa conseguenza.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso il suo tanto invocato parere intorno alla direttissima Roma-Napoli. L' *Opinione* del 16 corr. ne dà l'annunzio colle seguenti parole, che con vero piacere riportiamo:

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso ieri all'unanimità un parere completamente favorevole al tracciato *interno* delle ferrovie romane, con tante valide ragioni propugnato dall' ingegnere Cottrau, alle cui considerazioni ci eravamo pienamente associati.

Il Consiglio superiore ha fatto osservare che il *tracciato litoraneo* non solo sarebbe molto più costoso e svantaggioso sotto il triplice aspetto commerciale, igienico e militare, non solo richiederebbe *per lo meno* il doppio di tempo di costruzione, *ma risulterebbe di otto chilometri più lungo.*

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha riconosciuto che il tracciato interno Bertina-Fabris-Cottrau risulterebbe lungo solo 220 chilometri (il *litoraneo* è lungo 228) che sarebbe in avvenire riducibile ancora, e che, *compreso il doppio binario in tutta la sua estensione*, non costerebbe più di 44 milioni.

In 14 mesi potrebbesi eseguire tutta la linea, il che vuol dire che anche in minor tempo potrebbe essere compiuto il primo raccorciamento, il quale già ridurrebbe a quattro ore circa il percorso fra Roma e Napoli.

><

Con riserva di dare nel prossimo numero del *Monitore* le solite informazioni tecniche, annunziamo intanto che fu presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto del secondo tronco da Catanzaro a Marcellinara, della ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, sul quale dovranno eseguirsi le opere più importanti di tutta la linea.

La lunghezza di questo nuovo tronco risulta di m. 14,780 e la spesa presunta per la esecuzione dei lavori, relativamente a L. 11,200,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha impartite le occorrenti istruzioni perchè a partire dal 21 del corrente mese i trasporti di barbabietole e di polpa di barbabietole vengano ammessi a godere della tariffa speciale n. 50.

><

Ci informano da Modena che a cura di quell' Ufficio del Genio civile sono stati completati gli studii di campagna ordinati dal Ministero dei lavori pubblici, per uno studio di massima della ferrovia Modena-Lucca.

Ora sta lavorando attivamente al tavolo per la compilazione del progetto relativo.

><

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata ad introdursi nelle proprietà private onde provvedere agli studi di una linea ferroviaria da Alessandria ad Ovada passando per Castelspina, Sezzè, Predosa e Roccagrimalda.

La predetta Società pegli studi di che trattasi si è messa d'accordo coi Comuni interessati.

><

Riceviamo notizia da Cuneo che quell' Ufficio del Genio civile ha testè compiuti gli studii di campagna del 3° ed ultimo tronco della ferrovia da Ceva ad Ormea, compreso fra Priola ed Ormea.

Ora si lavora attivamente al tavolo pella compilazione del relativo progetto di appalto che si spera di poter rassegnare al Ministero in un tempo relativamente breve.

><

Ci scrivono da Milano che il R. Commissario per l'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha esaminato, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, il progetto esecutivo del 1° tronco da Bergamo a Soriate della tramvia Bergamo-Soncino e lo ha ritenuto meritevole di approvazione, salve però varie osservazioni.

><

Abbiamo da Catanzaro che quell'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, ha completato il progetto di massima per avvicinare la Stazione di Catanzaro alla città. Il precitato progetto comprende le due distinte combinazioni, cioè che la Stazione della quale trattasi venga situata sulla linea principale: o che per avvicinare la predetta città alla ferrovia si costruisca una apposita diramazione.

Il progetto è già stato rassegnato al Ministero dei lavori pubblici per le sue decisioni.

><

La Camera di commercio ed arti di Lecce si è rivolta al Ministero di agricoltura, industria e commercio per interessarlo ad appoggiare presso il Dicastero dei lavori pubblici la domanda già da essa avanzata per ottenere che il treno diretto proveniente da Ancona e che si ferma a Brindisi alle ore 10.45 di sera prosegua fino a Lecce.

><

Il Consiglio di amministrazione per la ferrovia Sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha deliberato che possano concedersi le chieste facilitazioni di viaggio agli impiegati governativi provinciali, in conformità di quanto si pratica dalle altre Amministrazioni ferroviarie.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Poste sta facendo opportune pratiche con la Società di navigazione generale italiana, per la sostituzione, con altri di maggior forza, dei tre piroscafi che fanno servizio fra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci onde evitare per tal guisa i lagni del commercio e dei passeggieri pei ritardi nella partenza del treno delle ferrovie Sarde diretto a Cagliari, ritardi causati per attendere l'arrivo del piroscafo.

È però a nostra cognizione che anche il servizio del treno n. 4 da Cagliari al Golfo degli Aranci non sempre è fatto con piena regolarità e che insufficienti sono i mezzi di carico e scarico dei viaggiatori e delle merci, per cui sarebbe assai opportuno che tutto quanto ha attinenza al servizio fra la Sardegna ed il continente venga sistemato in guisa da togliere definitivamente le molte cause di giuste lagnanze alle quali abbiamo più sopra accennato.

><

Nel *Monitore* del 21 dello scorso mese abbiamo accennato ad una istanza del Comune di Girgenti al Ministero dei lavori pubblici per godere degli stessi benefici già accordati a Messina, Catania e Caltanissetta relativamente alla validità del termine di 12 giorni pei biglietti ferroviarii pelle gite e ritorno a Palermo.

Veniamo ora informati che il Ministero predetto ha accolto la istanza ed ha disposto che la Società delle Meridionali accordi a Girgenti quanto fu in proposito già accordato alle altre città precitate.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesse sul *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia Lecco-Como, compreso fra Merone-Pontenuovo ed Oggiono.

Il tronco è diviso in due tratti cioè: raccordamento della nuova linea con quella in esercizio Milano-Erba, m. 1350; tratto Merone-Oggiono, m. 8,350; ossia in complesso m. 9.700.

L'appalto non comprende: le espropriazioni, i lavori diversi ed imprevisti, e la provvista del materiale di armamento della via e delle stazioni nonchè di quello fisso.

L'ammontare delle opere e provviste fuori appalto ammonta a L. 553,000; quello dei lavori e delle provviste comprese in appalto a L. 1,110,000, ossia in complesso L. 1,663,000.

La sezione normale della strada è fissata da lembo a lembo della piattaforma, di m. 4.40.

L'andamento planimetrico è formato da m. 5825 di allineamenti, e da m. 3875 di tratti in curva con raggio minimo di m. 300. L'altimetria poi è costituita da m. 4,100 di tratte in discesa, da m. 2,130 di livellette in ascesa, e da m. 3.470 di orizzontali; la pendenza massima adottata è quella del 16 per mille.

Le opere d'arte progettate per l'attraversamento dei corsi d'acqua da incontrare colla ferrovia sono in tutto n. 45, e di queste una sola importante, cioè il ponte-viadotto sul Lambro in 5 luci, delle quali 4 di m. 8 ed una di m. 12. Le rimanenti consistono in: n. 36 acquedotti di luce variabile fra m. 0.30 e m. 1; n. 3 acquedotti fra m. 1.50 e 2 di apertura; n. 2 ponti di 7 m.; n. 2 sottovia di m. 3, e n. 1 cavalcavia di m. 6.

Lungo il tronco sono progettate due Stazioni, quella di Merone-Pontenuovo e quella di Oggiono, e tre fermate, cioè: Mojana, Casletto e Molteno; in ognuna delle quali sono previsti i fabbricati occorrenti pel l'esercizio.

Per mantenere la continuità delle strade da attraversare colla ferrovia sono proposti n. 19 passaggi a livello, ed onde provvedere di alloggio il personale di sorveglianza della strada è preventivata la costruzione di 9 case cantoniere, delle quali 8 semplici ed una doppia, e di 6 garette in muratura.

><

Pareri del Consiglio di Stato:

Approvazione di acquisto di materiali metallici destinati all'armamento delle ferrovie complementari di primo tipo economico.

Progetto di sottomissione del sig. F. Nelli costruttore del quinto tronco della ferrovia Novara-Pino per rifornire il comune di Laveno di acqua potabile.

Provvista di 75 apparecchi Morse per l'ordinario servizio degli uffici telegrafici dello Stato.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubbliei si è pronunciato favorevolmente sui seguenti affari:

Nuovo sistema di segnali galleggianti a gas compresso.

Progetto di appalto riformato del tronco Ravenna-Alfonsine nella ferrovia da Ravenna a Rimini.

Progetto di massima d'una ferrovia a sezione ridotta da Perugia ad Umbertide.

Progetto d'una ferrovia da Lagonegro a Castrovillari.
Progetto di rettifica del tracciato delle scogliere di difesa alla ferrovia per la stazione ed il porto di Napoli.
Andamenti generali delle strade n. 66, 67, 147, 148 (Girgenti).
Andamento generale delle strade n. 196 (Perugia).
Classificazione fra le provinciali della strada del Ponte sul Sangro per villa S. Maria e Pennadomo alla strada Peligna (Chieti).

><

L'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali sottopose all'approvazione governativa i seguenti provvedimenti:

a) proposta per riparazioni occorrenti nella pila del ponte sul torrente Fiumedenisi al chilometro 25 da Messina, della linea Messina-Catania-Siracusa. La spesa è preventivata in lire 4,200;

b) proposta per la costruzione di cinta nella stazione di Catanzaro-Marina, al chilom. 294 + 716 da Taranto, della linea Taranto-Reggio. Il preventivo della spesa per ciò occorrente è di lire 24,000;

c) progetto pell'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Battipaglia, lungo la linea Eboli-Potenza. I lavori relativi ammontano a L. 23 mila.

Stato dei lavori eseguiti per la costruzione della Ferrovia Succursale dei Giovi a tutto novembre 1883.

I. Gallerie.

	SCAVO			RIVESTIMENTI in muratura			Rivestimento
	Piccola sezione	Allarg.o in calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio	completo
1. Tronco Rivarolo-Mignanego. Lunghezza totale delle 17 Gall.e da perforarsi nel 1° tronco m. l. 4105.72							
Perforazione delle Gallerie a tutto il mese di novembre . . . . m. l.	731.54	461.94	4.50	383.26	4.50	—	—
Idem. eseguiti nel mese di ottobre . . . . »	480.44	260.90	—	186.40	—	—	—
Avanzamento delle Gallerie nel mese di novembre . . . . m. l.	254.10	201.04	4.50	196.86	4.50	—	—
Restano da perforarsi m. l. 3.371.18							
2. Tronco Mignanego-Ronco. Lunghezza della grande Galleria di Ronco . . . . m. l. 8.288.38							
1. Perforazione Galleria definitiva: Imbocco sud (Ponterosso)	135.90	122.50	—	116.50	—	--	—
Imbocco nord (Ronco)	270.30	233.30	—	199.70	—	—	—
Attacchi dalla Finestra della Pieve.	269.—	102.—	—	90.—	--	—	—
Totale avanzamento della Galleria definitiva in novembre . . . m. l.	675.20	457.80	—	406.20	—	—	—
Perforazione eseguita a tutto ottobre . . . . »	516.50	329.—	—	279.75	—	—	--
Avanzamento della Galleria definitiva nel mese di novembre . . m. l.	158.70	128.80	—	126.45	—	—	—
Restano da perforarsi m. l. 7.613.18							
2. Perforazione Gallerie ausiliarie e pozzi: Galleria di direzione (Ponterosso) . . . . m. l.	115.50	108.—	70.—	102.10	68.—	27.80	—
Pozzi verticali N. 2 e 8 e Finestra della Pieve . . »	97.—	116.10	97.—	97.—	97.—	4.30	17.60
Pozzi inclinati di Busalla . . . . »	279.30	254.30	191.—	245.30	175.73	161.20	—
Totale avanzamento delle Gallerie ausiliarie e pozzi in novembre m. l.	491.80	478.40	358.—	444.40	338.75	193.30	17.60
Perforazione eseguita a tutto ottobre . . . . »	435.50	414.—	301.—	368.—	302.—	151.30	—
Avanzamento Gallerie ausiliarie e pozzi nel mese di novembre m. l.	56.30	64.40	57.—	76.40	36.75	42.—	17.60

II. Ammontare dei lavori eseguiti.

Ammontare dei lavori eseguiti a tutto il mese di novembre { 1° tronco . . . . L. 883,407.82
2° id. . . . . » 1,082,590.01

Totale L. 1,965,997.83

Importo dei lavori eseguiti a tutto ottobre { 1° tronco . . . . L. 546,872.40
2° id. . . . . » 823,549.33 } » 1,370,421.73

Ammontare dei lavori eseguiti nel mese di novembre pei due tronchi . . . . L. 595,576.10

Giornate di operai impiegate nel mese di novembre { 1° tronco . . . . N. 52.854
2° id. . . . . » 32.700

Totale N. 85.554

Media giornaliera delle giornate di operai in novembre N. 2,851.80.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'appalto dell'11 dicembre per la costruzione del ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, dell'importo ridotto a lire 2,967,175.10 fu aggiudicato definitivamente alla Società delle officine di Savigliano, che fece il maggiore ribasso di L. 6.05 0\0. Presentarono pure offerte di ribasso: al Ministero dei lavori pubblici, la Società Veneta L. 3.56, l'ingegnere Frontini L. 3.36, G. Eiffel L. 0.65; alla Prefettura di Parma, l'Impresa Industriale Italiana di costruzione L. 4.19; a quella di Cremona, il sig. Valentini L. 1.25.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — All'appalto del 13 dic. per le opere e provviste occorrenti per la lavorazione delle rotaie e fornitura dei materiali speciali, degli scambi ecc., per la ferrovia Zollino-Gallipoli, dell'importo di L. 138,236, al Ministero dei lavori pubblici presentarono l'offerta di L. 7.70 0[0 i signori Miani e Venturi, e alla Prefettura di Lecce la ditta Guglielmo Lindeman di L. 10 0[0, rimanendo questa provvisoriamente deliberataria.

Ferrovia Valsavoia-Caltagirone. — L'appalto dell'11 dicembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, compreso fra la Stazione di Valsavoia e la contrada del Leone, dell'importo di L. 484,000, andò deserto tanto al Ministero dei lavori pubblici che alla Prefettura di Siracusa.

— Nella seduta del Senato del Regno del 14 corr. il senatore Majorana Calatabiano svolse una sua interrogazione circa il ritardo nell'appalto del primo tronco della ferrovia Valsavoja-Caltagirone. L'on. ministro Genala spiegò le ragioni tecniche da cui fu causato il ritardo. Assicurò che il Governo terrà il massimo conto delle fattegli raccomandazioni.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Per la diserzione del 1° incanto, il 29 dicembre si terrà un nuovo incanto per la costruzione del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra Grotte e Montefiascone, della lunghezza di m. 8,871.13, dell'importo di L. 791,000, da compiersi entro 24 mesi. Il deposito provvisorio è di lire 39,000; il definitivo di L. 79,000. I fatali sono fissati a 15 giorni.

— Il Consiglio comunale di Viterbo ha approvata all'unanimità la proposta di anticipare due annualità per la pronta costruzione dell'ultimo tronco Viterbo-Attigliano.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L'appalto del 13 dicembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati delle Stazioni e delle case di guardia, lungo la ferrovia Ivrea-Aosta, dell'importo di L. 196,000 al Ministero dei lavori pubblici andò deserto, ed alla Prefettura di Torino offrì il ribasso di L. 15.50 0[0 il sig. Giovanni De Bernardi, domiciliato a Torino, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Proroga dell'esercizio ferroviario — Nella riunione di sabato mattina, 15 corr., gli uffici della Camera dei deputati elessero i commissari che debbono comporre la Giunta incaricata di riferire sul disegno di legge « Proroga dell'esercizio ferroviario ». Essi sono gli onorevoli Varè, Trompeo, Guicciardini, Dini E., Borgatta, Casati Meardi, Brunetti e Tegas. La Giunta si è costituita eleggendo a presidente l'on. Trompeo e segretario l'on. Borgatta. Essa, dopo di avere conferito col ministro Genala, deliberò di approvare il progetto.

Ferrovie Schio-Torrebelvicino e Schio-Piovene-Arsiero — Sua Maestà il Re ha firmato il decreto che rende esecutoria la concessione delle ferrovie a scartamento ridotto Schio-Torrebelvicino; Schio-Piovene-Arsiero. Concessionarii sono l'ingegnere G. B. Saccardo, Giovanni Mengotti e comp. di Schio.

Ferrovia Adriatico-Tiberina — Nell'adunanza tenutasi a Roma il 12 corr. sotto la presidenza del senatore Finali, fra i rappresentanti delle provincie interessate nella costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina, si è proclamato costituito il consorzio relativo fra le provincie di Roma Padova, Ferrara, Ravenna, Forlì, Perugia, Arezzo, Pesaro e Rovigo eleggendo a presidente il senatore Finali che rappresenta la provincia di Perugia, ed a segretario l'onorevole Tommaso Tittoni deputato provinciale di Roma.

Alla presidenza, in unione dei sig. avvocato Camporesi e conte G. B. Manzoni deputati provinciali di Ravenna, fu dato incarico di compilare il regolamento che deve guidare il nuovo consorzio.

I rappresentanti della provincia di Roma proposero che l'Adriatico-Tiberina si costruisca in modo da riunire direttamente a Roma la città di Viterbo. Su ciò però non fu presa alcuna determinazione.

Alla riunione assisteva anche il sig. Trezza che sarebbe l'assuntore della costruzione.

— I deputati delle diverse provincie interessate partecipanti al consorzio per la ferrovia Adriatico Tiberina si sono poi riuniti il 14 corr. e, dopo di avere approvato lo statuto hanno eletto la commissione esecutiva che è risultata composta come segue: Finali, Pellegrini, Camporesi, Diozzi e Tittoni. Il comm. Finali è presidente ed il cav. Tittoni è segretario della Commissione.

Ferrovia Novara-Como — Il Consiglio comunale di Como ha approvato nella seduta del 13 corr. il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Como, richiamando i voti già espressi da questo Municipio per una nuova ferrovia Como-Caccivio-Novara, e confermando le sue maggiori simpatie e la sua preferenza per il tracciato passante per Appiano-Mozzate:

delibera in massima di concorrere con un sussidio a fondo perduto per chi si assumerà la costruzione e l'esercizio della detta linea o parte di essa, con maggior riguardo di somma a quella che sarà di maggior interesse per Como e il suo Circondario;

e si riserva a progetto concreto di determinare l'importo.

Ferrovia Cuneo-Mondovì — Dietro le istanze fatte dalla Camera di commercio della provincia e dei sindaci di Cuneo e Mondovì riguardo all'esecuzione dei due tronchi della ferrovia Cuneo-Mondovì, il Ministro dei lavori pubblici si mostrò disposto a dare a trattativa privata la costruzione dei due tronchi.

Ferrovia Legnago-Monselice — Nella seduta della Camera dei deputati del 15 dicembre, l'on. Chinaglia svolse un'interrogazione ai ministri della guerra e dei lavori pubblici intorno ai ritardi frapposti alla definitiva determinazione del tracciato della ferrovia Legnago Monselice nel raggio della fortezza di Legnago. Nell'esprimere la sua fiducia nella sollecitudine dei due ministri a risolvere ogni difficoltà che possa essere insorta in proposito, rivolse altresì alcune raccomandazioni al ministro dei lavori pubblici affinchè procuri di accelerare gli altri lavori dei tronchi vicini.

L'on. Ferrero, ministro della guerra, rispose che il piano strategico dei tracciati ferroviarii è stabilmente fissato; che pertanto non vi ha più dubbio sopra quello che attraversa il raggio delle fortificazioni di Legnago; soggiunse però che per circostanze diverse sorsero parecchie difficoltà di ordine puramente tecnico, per risolvere le quali furono necessari nuovi studi e quindi qualche ritardo.

L'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, associossi alle dichiarazioni del ministro della guerra.

L'on. Chinaglia ne prese atto.

Ferrovia Eboli-Reggio — La *Rassegna* dell'11 corrente scrive:

Come già abbiamo annunziato, nella discussione avvenuta non è molto nel Consiglio superiore dei lavori pubblici circa la linea Eboli-Reggio, non prevalse l'andamento *interno* della linea suddetta. Tale determinazione fu presa perchè la parte che passava da Lagonegro alla stazione di Castrovillari-Spezzano sulla linea di Cosenza saliva a 870 metri sul livello del mare, poi scendeva a 400 al varco del Mercure per risalire poscia a 1000 metri al passo del Campotenese.

Questo tracciato non era però, come parve al Consiglio superiore, il solo possibile. La provincia di Cosenza, in fatto, strettamente interessata a quel tronco *Lagonegro-Castrovillari*, che, del resto, è anche chiesto come indispensabile dall'autorità militare, ha fatto eseguire uno studio relativo al tronco suddetto, che ieri è stato esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e giudicato ponderatamente atto a poter essere fondamento di un progetto particolareggiato da eseguirsi dal Governo.

Il nuovo tracciato approvato partirebbe da *Lagonegro*, quindi passerebbe in *Val di Sinno* fino a *Latronico*, ripasserebbe sul versante Tirreno a *Viggianello* e poi toccando *Mormanno* e *Morano*, raggiungerebbe la stazione di Castro-

villari sulla diramazione di Cosenza, dopo avere rasentato l'abitato di questa città capoluogo di circondario.

La linea misurerebbe 110 chilometri e non si eleverebbe oltre 750 metri sul livello del mare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie austriache. — È stato presentato alla Dieta austriaca, nella prima sua seduta del 4 dicembre, il bilancio preventivo dello Stato per il 1884. Ecco le somme per il bilancio ferroviario:

I. *Nuove costruzioni governative.*

Arlbergbahn	fiorini	9,000,000
Galizische Transversalbahn		11,600,000
Diramazioni della medesima		8,100,000
Altre ferrovie piccole		70,000
Czernowitz-Nowosielica		350,000
Chiatta a vapore a Bregenz		700,000
Totale	fiorini	29,820,000

II. *Amministrazione delle ferrovie governative.*

Spese

	ordinarie	straord.
Amministrazione delle ferrovie governative	905,920	663,750
Amministrazione della Elisabethbahn e delle ferrovie governative sottoposte alla Direzione imperiale	18,480,410	774,900
Totale fiorini	19,386,330	1,428,650

Entrate.

	ordinarie	straord.
Amministrazione delle ferrovie governative . . . fiorini	1,167,950	24,472
Amministrazione della Elisabethbahn e delle ferrovie governative sottoposte alla Direzione imperiale	16,611,440	10,000
Totale fiorini	17,779,390	34,472

Il totale delle spese per l'Amministrazione delle ferrovie governative è dunque di fiorini 20,814,983, mentre le loro entrate ammontano a soli fiorini 17,813,862; dal che si rileva che le ferrovie governative nel 1884 avranno un *deficit* di fiorini 3,001,118.

Ferrovia dell' Arlberg. — Da un dispaccio da Vienna al *Times* del 6 dicembre si apprende che sono già in corso i negoziati tra i rappresentanti del Ministro del commercio austriaco e quelli del Consiglio direttivo della ferrovia dell'Arlberg, per l'acquisto della medesima, da parte del Governo austro-ungherese. Tali negoziati tendono intanto a stabilire un accordo preliminare sui principali punti della cessione, la quale diverrà effettiva solo nel 1889, cioè sei anni dopo l'apertura della linea, quando i risultati del suo esercizio offriranno il modo di determinare il prezzo, a cui potrà essere acquistata da parte del Governo. Questo assicurò l'Impresa di essere disposto a riscattare ogni azione in corso ad un prezzo che in nessun caso sarà mai inferiore a più di 200 fiorini del valore nominale. Ed è appunto su questi termini che vertono le trattative dei delegati di ambe le parti.

Ferrovie prussiane. — Nel bilancio dello Stato per il 1884-85 le entrate delle ferrovie governative sono preventivate in marchi 552,877,677; le spese ordinarie in marchi 338,192,855. Il beneficio netto di marchi 164,684,822 sarà impiegato come segue:

Per interessi del debito nazionale ferroviario	M. 128,394,275
Per altri rami dell'Amministrazione governativa	» 2,200,000
Per ammortizzazione del 3/4 0/0 del debito nazionale ferroviario, che il 1° aprile 1885 sarà di marchi 3,219,483,270	» 24,146,124

Il resto del guadagno netto sarà pure speso per l'ammortizzazione del debito nazionale ferroviario, l'unico debito che ora abbia la Prussia.

Ecco ora l'elenco delle ferrovie che nell'anno del bilancio 1884-85 si troveranno sotto l'Amministrazione governativa:

Direzione reale delle ferrovie di:

	in media durante l'anno	alla fine dell' anno
Berlino	chil. 2555.26	chil. 2568.72
Bromberg	3007.90	3086.25
Hannover	1965.54	1965.54
Frankfurt	1119.49	1127.23
Magdeburg	1490.72	1490.72
Colonia (occidentali)	1670.55	1670.55
Colonia (orientali)	1846.09	1871.97
Elberfeld	1248.37	1252.07
Erfurt	1203.37	1215.67
	16107.29	16248.71
Diverse	58.67	58.67
Totale chil.	16165.96	16307.38

Al principio dell'anno del bilancio 1883-84 erano chilometri 15402.88 di ferrovie sotto l'Amministrazione dello Stato, e alla fine del medesimo anno chil. 15800.55.

Ferrovie tra l'Europa e l'Asia — Il dott. Peez ben noto in Italia pei suoi interessanti scritti economici, pubblica nell'*Allgemeine Zeitung* un dotto articolo sulle grandi linee ferroviarie, destinate a congiungere direttamente quanto prima l'Europa occidentale con quei 250 milioni di Indiani che popolano le rive del Gange.

L'impresa è erculea per l'Europa, ma tale non sarebbe per l'America del nord dove già cinque grandi linee della lunghezza di 35,000 km congiungono oggi New-York con San Francisco.

Stando ai dati del dott. Peez, la distanza da Parigi, Anversa o Amburgo sino a Bassara nel Golfo Persico sarebbe di soli 5000 km. cioè la settima parte del percorso americano, di cui ciascuna delle 5 linee, presa in media, è più lunga 2000 km. di quelle progettate in Europa.

Fa meraviglia vedere come non si sia ancora pensato tra noi ad una tale impresa così necessaria a moltiplicare gli scambi tra l'occidente e l'oriente e tanto più è da meravigliare in quantochè la ferrovia europeo-asiatica attraverserebbe contrade popolate e avrebbe quindi un sicuro reddito, mentre ciascuna delle 5 linee americane deve percorrere centinaia di miglia di deserto prima di arrivare al grande emporio del Pacifico.

Da questo fatto soltanto emerge chiara la differenza che passa tra l'Europa e l'America nel modo di concepire gli interessi economici e di effettuare le imprese che onorano la civiltà di un popolo.

Il Peez crede tuttavia che l'assenza di grandi linee ferroviarie tra l'Europa e l'Asia non sia tanto dovuta alla mancanza nella prima di spirito d'intrapresa quanto alle ambizioni e gelosie politiche che divisero sempre le nazioni europee nell'attuazione di un piano che richiede il concorso finanziario delle principali fra esse. Prima della costruzione del canale di Suez, si era proposta in Inghilterra una ferrovia tra Parigi, Pietroburgo, la penisola Balcanica e Bombay e pareva indubitabile la sua effettuazione, quando il governo inglese fece andare a monte il progetto.

Perchè? Perchè temeva che le correnti del commercio inglesi colle colonie asiatiche cadessero nel dominio delle nazioni, per cui sarebbe passata la nuova ferrovia. Questo il vero motivo, quantunque in pubblico si facesse dire che l'impresa fu abbandonata per mancanza di reddito. Altrettanto si voleva far credere quando si propose la costruzione del canale di Suez, di cui ognuno conosce le fortunate sorti.

Il movimento della navigazione del Canale andò di anno in anno aumentando.

Nel 1882 a 3198 ascesero i bastimenti che lo passarono con un complessivo carico di 7 milioni di tonnellate. Il Canale costò in origine più di 417 milioni di lire e rese in media annualmente agli azionisti il 16.2 0/0, ciò che fu causa che le azioni emesse a 500 lire salissero a 3000

Se tanto ha reso la costruzione di quel Canale, malgrado che alle merci europee necessiti fare un « detour » per arrivare nell'India e non abbiano il vantaggio di costeggiare luoghi popolati, tanto più dovrebbe rendere una ferrovia europea in diretta comunicazione col Golfo Persico.

Francia, Inghilterra, Austria-Ungheria e Russia sono le quattro nazioni che vi hanno più diretto interesse, siccome quelle che si contrastano a vicenda il dominio dell'Asia Minore. Ciascuna infatti è disposta ad aiutarne la costruzione, ma al patto che la ferrovia passi pei luoghi di proprio tornaconto. Il che non è possibile se non alla condizione di fare quattro linee anzichè una, ciò che appunto è l'oggetto di studio presso i governi interessati.

Intanto ci sono tre progetti in discussione.

Il primo è del Governo russo, e pare quello destinato a concretarsi più presto. Ne è autore il generale Avenkoff ed ha per base la linea Parigi-Varsavia-Mosca-Woladikwakas-Baku-Kisil-Arwat-Herat Kandakar-Scikarpur presso l'Indo. La lunghezza di questa ferrovia sarebbe di 8000 chilom. il tempo per la sua traversata tra i 12 e i 16 giorni.

Il secondo progetto è degli ingegneri Lesseps e Cotard, parimenti favorito dal Governo russo, e farebbe punto di partenza egualmente Parigi per Varsavia-Mosca-Creyburg-Taschkend-Samarkand-Kabu-Peschawer presso l'Indo. Distanza 10,700 km., tempo della traversata tra i 18 e i 20 giorni.

Il terzo progetto metterebbe in congiunzione Parigi e Tiflis per Baku e il mar Caspio.

Come si vede il tono a questi tre progetti fu dato dalla Russia e dalla Francia. L'Inghilterra ha fatto capire che non è disposta ad appoggiarne l'esecuzione, altrettanto si può dire dell'Austria, la quale pure avrebbe un suo particolare progetto, cioè una linea Parigi-Vienna-Pest-Belgrado-Sofia-Costantinopoli-Kjutaia-Aleppo-Bassora Bombay Lunghezza 6400 chilom., tempo della traversata dai 14 ai 20 giorni. Il tronco Parigi-Costantinopoli dovrebbe essere costrutto pel 1886 ed avrebbe una lunghezza di 2600 chilometri. E qui il dott. Pecz fa caldi voti che quest'ultima linea possa ricevere l'appoggio dell'Inghilterra e degli stati della penisola Balcanica, e confida che si possa anche con molta energia prendere il sopravvento al progetto russo, già in gran parte eseguito, e pel quale l'Afganistan e gran parte degli stati indiani diventerebbero tributari esclusivamente del commercio della Russia.

Notizie Diverse

Strade obbligatorie — Il ministro dei lavori pubblici ha indirizzato ai Prefetti ed ingegneri capi del Genio civile una circolare intorno al riordinamento del servizio delle strade obbligatorie. Essa dopo di avere notato che dal 1868 si costruirono oltre 10,000 km. di strade ed altri 10,000 sono in costruzione e ricordato le istruzioni per la suddivisione delle strade in categorie speciali, prescrive che venga compilato un elenco in cui siano comprese tutte le strade comunali divise nelle due seguenti categorie:

1° Strade che devono avere assoluta precedenza sulle altre, cioè quelle che sono già in corso di costruzione — quelle che devono collegarsi con altre costruite nei comuni limitrofi e se non fossero continuate finirebbero in aperta campagna — e finalmente quelle che hanno già dato luogo ad impegni di appalti o mutui.

2° Strade destinate a creare nuove comunicazioni per le quali i comuni non hanno ancor fatto nessuna spesa nè contratto alcun impegno.

E queste ultime dovranno essere distinte in tre gruppi come segue:

a) Le strade ordinate a congiungere alla rete delle vie rotabili quei comuni che non lo sono ancora, o a collegare i maggiori centri di popolazione alle stazioni delle ferrovie, ai porti e alle grandi strade che hanno un interesse generale per la provincia.

b) Le strade necessarie per compiere la rete delle comunicazioni dei comuni limitrofi tra loro e col capoluogo del rispettivo circondario.

c) Le rimanenti strade già regolarmente classificate

Per le strade della 1.a categoria si dovranno subito incominciare o continuare i lavori. Conosciuta poi la rete delle strade di prima necessità si provvederà — potendo, di accordo coll'autorità comunale — a determinare per ciascuno dei tre gruppi della seconda categoria l'ordine con cui si dovranno costruire le strade in ciascun comune. E per tal modo si compilerà un'esatto bilancio preventivo delle opere da compiere anno per anno e della spesa necessaria a ciascuna. Questo lavoro da eseguirsi dagli uffici del Genio civile, dovrà essere terminato per la fine di febbraio e presentato alla Prefettura la quale lo sottoporrà ai Consigli comunali che saranno a ciò convocati in adunanza straordinaria entro i mesi di marzo ed aprile, affinchè ciascuno di essi lo esamini per la parte che riguarda il rispettivo comune e proponga le variazioni che reputerà convenienti.

Gli studi, le proposte e le relative variazioni saranno quindi sottoposte ad una speciale Commissione composta:

Del prefetto come presidente;

Di due consiglieri della provincia scelti dalla deputazione provinciale;

Dell'ingegnere capo del Genio civile;

Dell'ingegnere di sezione delle strade comunali obbligatorie, come segretario.

La Commissione prenderà in esame particolare le condizioni di ciascun Comune e darà il suo avviso motivato sulle proposte variazioni, e il prefetto prima della fine di giugno invierà le carte corografiche, le deliberazioni dei Comuni e i voti della Commissione con tutti gli atti al ministero, il quale si riserva poi di dare le definitive disposizioni intese a regolare in ciascun caso l'esecuzione della legge.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Scarso mercato si ebbero nella scorsa settimana i valori ferroviarii, e non ci occorre di ricordare, come quelli che diedero moto a transazioni vere, non furono che le azioni della Società delle Meridionali, negoziate a principio a 510 poi a 509. Le obbligazioni relative non si fecero vive e rimasero nominali a 270 circa, del pari i Boni a 542. Le Palermo-Trapani non vennero dimenticate, e si tennero abbastanza bene al prezzo di 286 quelle del tipo oro, e a 263.50 le altre del tipo carta. Il mercato è stato affatto inattivo per riguardo delle Sarde A al prezzo di 271, la serie B a 274.50; le nuove a 272. Nessuna richiesta si è manifestata per le Centrali toscane, le Pontebbane, le Gottardo. Poche ne ebbero le Meridionali austriache a 292.50 e le azioni ferroviarie romane a 130.

A Parigi le azioni Lombarde si tennero fredde sul 302.50; con più vigore le obbligazioni relative da 292.50 a 295; le obbligazioni Vittorio Emanuele a 288 e le azioni ferrovie romane a 130.

CONVOCAZIONI

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Il 27 dicembre assemblea generale straordinaria in Venezia, sede sociale, per determinazione del valore delle medaglie di presenza, nomina di nove consiglieri di amministrazione, di tre sindaci effettivi e due supplenti.

Società dei molini e magazzini generali — Il 29 dicembre assemblea generale straordinaria per la nomina di quattro consiglieri d'amministrazione per il 1884 e 1885 e nomina dei sindaci per il 1885.

Vetreria Veneziana di Murano — Il 30 dicembre assemblea generale in Venezia, sede sociale, per proposta di aumento del capitale sociale e modificazioni dello statuto sociale; occorrendo, seconda convocazione il 2 gennaio.

PAGAMENTI

Ferrovie Sarde — La cedola n. 22 delle Obbligazioni serie B della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, in L. 6.30 nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione, e la cedola n. 21 (2.o semestre 1883) delle Azioni di preferenza, classe A, della stessa Compagnia, in ragione di L. 6.25, saranno dal 1.o a tutto il 31 gennaio p. v. pagate: a Roma, presso la Direzione generale della Compagnia, a Cagliari presso la Direzione dell' esercizio della Compagnia, a Londra, presso l' Agenzia della Compagnia, a Milano, presso la Banca Generale, a Genova, presso la Banca suddetta; a Firenze, presso i signori A. French e C.; a Torino, presso la Casa bancaria U. Geisser e C.; a Livorno, presso la Banca di Livorno; a Venezia, presso la Banca Veneta di depositi e conti correnti; a Trieste, presso i signori Morpurgo e Parente.

Dal 1.o febbraio in poi i pagamenti saranno esclusivamente fatti in Roma, Milano, Torino e Londra.

VERSAMENTI e PAGAMENTI

Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro metallurgia — Il Consiglio di amministrazione ha stabilito che il 6.o ed il 7.o decimo sulle Azioni, ossia L. 100 per Azione, sia eseguito dal 15 al 20 gennaio 1884. e che il pagamento degli interessi sulle Azioni pel semestre scadente il 31 dicembre 1883 sia effettuato a partire dal 2 gennaio 1884 in ragione di L. 6.25 per le Azioni libe rate di L. 250; di L. 12.50 per quelle di L. 500, in Genova, alla sede sociale, in Torino. presso il Banco di Sconto e Sete.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale — Il versamento dell' 8.o decimo delle Azioni dovrà eseguirsi nel giorno 31 corr. a Modena presso la Cassa della Società, e a Milano presso la ditta Figli Weill-Schott e C.; sul versamento stesso verranno decontati gli interessi relativi al secondo semestre del corr. anno, in ragione di L. 4.16 per Azione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Comune di Ventimiglia (24 dicembre) — Opere e provviste per la costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria da Bevera alle Torri, compreso il ponte sul torrente Bevera a valle della Colombara. Importo L. 135,000. Deposito provv. L. 7000; def. 14,000. Fat. 8 gennaio.

Comune di Carini (Fat. 26 dic.) — Opere di miglioramento al palazzo municipale ed alla strada che dall' abitato conduce alla stazione ferroviaria. Imp. L. 80,000 diminuito di centes. 2 per ogni cento lire.

Prefettura di Roma (Fat. 26 dic.) — Manutenzione della strada provinciale Braccianese Claudia, tronco I, dalla nazionale Cassia presso il miglio X alla strada comunale di Canale, per 5 anni, dal 1.o gennaio 1884 al 31 dic. 1888. Imp. annuo ridotto a L. 18,283.30. Dep. provv. L. 800; def. eguale al decimo del canone annuo.

Comune di Frosinone (Fat. 26 dic.) — Costruzione di una fabbrica per l' ospedale civile della città. Imp. ridotto a lire 31,753.09.

Prefettura di Roma (26 dic. Esp. def.) — Manutenzione della strada provinciale Aurelia, tronco II, dal miglio XXIII presso Palo alla Porta Pia di Civitavecchia. Imp. ridotto a L. 6,276.17. Dep. provv. L. 550.

Direzione del Genio militare in Messina (27 dic.) — Proseguimento di un fabbricato per uso di collegio militare in Messina, per l' ammontare di L. 370,918, da eseguirsi in 600 giorni. Dep. L. 37,100. Fat. a giorni 15.

Prefettura di Campobasso (Fat. 28 dic.) — Lavori di riduzione dell' ex-caserma militare di Larino a carcere giudiziario, e propriamente quelli compresi nella 2.a e 3.a zona. Imp. ridotto a L. 46,084.50.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (28 dic.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 37 da Sapri al Jonio, della lunghezza di m. 48,383.50, dell' importo annuo di L. 13,175. Dep. provv. L. 1000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Id. (28 dic.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra Sapri e il lago Serino, della lunghezza di m. 39,533, dell' importo annuo di lire 11,725. Dep. provv. L. 1000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Campobasso (Fat. 28 dic.) — Costruzione del 5.o tronco della strada provinciale di 1.a serie n. 15 lungo la vallata del Trigno, compreso fra la provinciale Aquilonia ed il ponte Sprondasino sul Trigno, della lunghezza di m. 19,462.86, dell' importo ridotto a L. 487,303.20. Dep. def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Salerno (fat. 28 dic) — Sessennale manutenzione dei derivamenti del fiume Sele e Tusciano diramazioni di torbide, controfossi, canali di scolo, di scarico ed opere d'arte per la bonificazione della 2.a sezione del bacino del Sele, dell' importo annuo ridotto a L. 35,791,66.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Potenza (31 dic. esp. def.) — Lavori di costruzione del 1.o tronco inferiore della strada provinciale di 2.a serie da Rotonda a Valsinni, compreso fra ponte Salomone, lungo la nazionale Sapri-Ionio, e la sponda sinistra del torrente Ragone, della lunghezza di m. 9,049.21 dell'importo ridotto a L. 239,454.16. Dep. provv. L. 1500; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (31 dic.). — Costruzione di una variante sul fiume Tacina (compresa la travata metallica del ponte Serrarossa su detto fiume) lungo il 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie da Rogliano per Parenti alla nazionale n. 61, dell'importo di L. 285,360; dep. provv. L. 16,000; def. il decimo. Consegna entro 24 mesi per la variante ed 8 per la travata metallica. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Udine (fat. 31 dic.). — Lavori di sistemazione della rettifica 7ª del tronco della strada nazionale Carnica n. 51 bis, compreso fra l'abitato di Tredolo e l'abitato di Cella, della lunghezza di m. 8662.50, dell'importo ridotto a L. 197,141.35.

Prefettura di Udine (31 dic.). — Opere e provviste occorrenti ai lavori di sistemazione e rettifica del 4.o tronco della strada nazionale Carnica n. 51 bis, compreso fra Esemon di sotto e Socchieve, della lunghezza di m. 4519.30. Importo L. 74,800.

Comune di Spezia (2 gennaio 1884). — Costruzione di un fabbricato scolastico per L. 199,896.37. Dep. L. 19,989.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Caserta (2 genn. esp. def.) — Definitivo bonificamento e sistemazione idraulica della sezione della contrada a destra del Volturno, compresa fra la R. Agnena ed il piede dei monti di Carinola. Imp. ridotto a L. 199,573.86. Dep. provv. L. 13,000, def. il decimo.

Appalti deliberati.

Prefettura di Grosseto (10 dic.) — L'appalto per la costruzione della travata metallica sul fiume Albegna fu definitivamente aggiudicato all'Impresa Industriale Italiana di Napoli.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (10 dic.) — L'appalto per la costruzione del 1.o tronco della strada provinciale di serie n. 48, diramazione da S. Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, dell' importo ridotto a L. 177,888, andò deserto tanto al Ministero che alla Prefettura rimanendo così definitivamente aggiudicato al sig. Pasquale Mancini domiciliato ad Aquila.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (14 dic.) — L' appalto per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2.o tronco della strada provinciale di serie, da Platì a Santa Cristina, dell' importo ridotto a L. 273,835.96 al Ministero andò deserto ed alla Prefettura presentò il ribasso di L. 12,75 il sig. A. Gozzolini cui rimase definitivamente aggiudicato.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

48ª Settimana. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1883.

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883	1,722.00	558,587.12	324.38
Settimana corrisp. nel 1882.	1,580.00	532,804.42	337.22
Differenze nei prodotti della settimana 1883. . . .	+ 142.00	+ 25,782.70	— 12.84
Introiti dal 1° gennaio 1883	1,611.93	23,910,698.61	14,833.58
Introiti corrisp. nel 1882	1,547.93	22,663,036.50	14,640.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883 . . .	+ 64.00	+ 1,247,662.11	+ 192.71

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1883.	1,377.—	287,010.50	208.43
Settimana corrisp. nel 1882.	1,338.—	320,602.36	239 61
Differenze nei prodotti della settimana 1883	+ 39.—	— 33,591.86	— 31.18
Introiti dal 1° gennaio 1883.	1,358.02	11,433,563.94	8,419.29
Introiti corrisp. nel 1882 .	1,338.00	11,222,582.47	8,387.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1883	+ 20,02	+ 210,981.47	+ 31.71

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1883

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,864,16	15,689,91	12,307,67
Piccola Velocità	8,936,17	517,45	6,657,70
Totali . . .	42,800,33	16,207,36	18,965,37

Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal 17 al 23 settembre* 1883.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	757,728.11	23,436.90
Settimana corrisp. del 1882.	1,686	664,490.17	20,550.65
Differenza (in più . . .	»	93,237.94	2,886.25
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 sett.bre 1883	1,686	25,020,991.48	20,360.75
Periodo corr. 1882	1,683	23,077,152.89	18,815.21
Aumento	3	1,943,838.59	1,545.54
Diminuzione	—	—	—

(*) Média annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

	Vicenza Treviso	Vicenza Thiene Schio	Padova Bassano
1883 — Mese di ottobre....	70,265.74	31,351.66	29,231.72
Mesi precedenti dell'anno..	467,931.14	209,979.67	238,527.55
Totale....	538.196.88	241,331.33	267,759.27
1882 — Mese di ottobre....	81,489.96	28,221.52	31,460.80
Mesi precedenti dell'anno..	379,310.75	181,652.82	214,981.12
Totale....	460,800.11	209,874.37	246,441.95

ANNUNZI

Digitized by Google

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA D' OLIO D'OLIVA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'accollo di Chilogrammi 140,000 Olio di Oliva di cui:

Chilogrammi 80,000 pel Magazzino di Firenze
» 60,000 » Roma

apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana N. 7) e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, PISA, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 26 Dicembre corr. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi la indicazione:

Offerta per la fornitura d' Olio d' Oliva.

L' apertura delle offerte sarà fatta il giorno 27 successivo alle ore 2 pom. dal Comitato di Sorveglianza dell' Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, all' atto della presentazione dell' offerta, dovrà fare nella Cassa dell' Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano, per ogni 10,000 chilog. d' Olio pei quali intende concorrere. E previa esibizione della ricevuta di deposito, ogni concorrente od un suo delegato potrà assisterà all'apertura delle offerte stesse.

Il prezzo dell' Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nell' offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedir l' Olio a forma dello articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 12 Dicembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1883

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

Anno XVI Mercoledì 26 Dicembre 1883. Num. 52

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XVII

Il Monitore delle Strade Ferrate entrando nel 17° anno di esistenza non intende rinnovare il suo programma e fare promesse. Dall' uno e dalle altre si dispensa volgendo lo sguardo al passato, notando con somma compiacenza il non mai smentito favore con cui venne e viene accolto dai numerosissimi abbonati e lettori.

Esso ha posto ogni cura nel trattare gli argomenti più importanti che riferisconsi, nel campo tecnico, al benessere del Paese; non lasciandosi turbare dallo spirito di parte e dalle meschine gare di persone si è adoperato con tutte le forze per lo scopo che sempre si è prefisso.

E che sia riescito nell' opera sua glielo provano la costanza dei suoi lettori benevoli, le prove continue di considerazione che gli giungono dagli uomini competenti nelle scienze e nelle arti e le attestazioni che gliene danno i periodici più stimati.

Confortato per tal modo nella sua vita modesta, il Monitore continuerà sicuro nell' intrapreso cammino, fidente che non gli sarà per mancare il largo appoggio che ha attualmente. Seguiterà a studiare la soluzione del gravissimo problema ferroviario; a raccogliere tutti gli atti e i documenti ufficiali riguardanti le ferrovie, e a pubblicare abbondanti notizie debitamente vagliate, ed esatte informazioni tanto apprezzate dai giornali italiani e dal pubblico interessato.

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest' Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l' importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L' AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1882

(*Continuazione. — Vedi numero 51*).

Nei prospetti G ed H sono esposti tutti gli elementi tecnici che valgono a dare un concetto dell' importanza dei tronchi e delle linee già studiati e finalmente il prospetto I dà la situazione generale dei progetti al 1° luglio 1883:

	Num. dei progetti	LUNGHEZZA in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
PROGETTI				
Appaltati o in corso d'appalto	146	1,627,177	350,795,288	289,170,116
Già ammessi dal Consiglio di Stato	10	111,594	21,421,206	16,254,976
Già ammessi dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici	2	24,560	10,260,000	8,520,000
In esame presso il Consiglio di Stato	7	109,886	11,975,000	7,921,078
In esame presso il Consiglio Superiore dei lav. pubbl.	14	163,922	44,006,268	36,352,938
Rinviati per modificazioni	13	145,658	52,670,146	47,356,981
Totale	192	2,182,797	491,127,908	405,576,089
CATEGORIE				
Linee di 1.a categoria	58	614,428	257,239,144	223,712,882
Id. 2.a id.	60	700,851	144,360,090	118,180,690
Id. 3.a id.	70	821,118	85,726,674	61,607,517
Id. 4.a id.	4	46,400	3,802,000	2,075,000
Totale	192	2,182,797	491,127,908	405,576,089

Sicchè al 1° luglio 1883 si erano compilati e presentati alla superiore approvazione 192 progetti per la lunghezza di chilometri 2182 e metri 797 e per l'importo presunto di L. 491,127,908. Di questi 146 erano appaltati o in corso d'appalto, 10 pronti per l'appalto, e per gli altri non erano ancora esaurite le pratiche di esame per l'approvazione.

Confrontando queste cifre con quelle corrispondenti al 1° luglio 1882 date nella precedente Relazione, si scorge che anche in quest'anno gli studi hanno proseguito con grande attività e che si sono affrettati gli appalti dei progetti approvati.

La terza parte della Relazione statistica dell' on. Valsecchi tratta della *Costruzione di ferrovie concesse all'Industria privata*.

Di tali ferrovie al 31 dicembre 1881 rimanevano da aprire all'esercizio 806 chilometri per raggiungere il totale delle concessioni fatte sino a quell'epoca, e questi erano così ripartiti:

1. Da Gozzano ad Alzo	Chil.	6
2. Da Benevento a Campobasso	»	85
3. Da Termoli a Campobasso	»	88
4. Da Aquila a Rieti	»	62
5. Da Ciampino a Nemi	»	24
6. Da Verona a Dossobuono	»	7
7. Da Napoli a Baiano	»	38
8. Da Sassuolo a Mirandola con diramazione a Finale	»	68
9. Da Ventoso a Guastalla con diramazione per Carpi	»	62
10. Da Parma a Suzzara	»	45
11. Da Arezzo a Fossato	»	132
12. Da Bergamo a Ponte della Selva	»	29
13. Dall'Adriatico per Fermo ad Amandola	»	56
14. Da Terni a Rieti	»	41
15. Da Pinerolo a Torre Pellice	»	17
16. Da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa	»	8
17. Da Albano a Nettuno	»	38
	Totale Chil.	806

Durante il 1882, in base alla legge 29 luglio 1879, se ne concedettero all'industria privata ed ai corpi morali altri 251 chilometri, e quindi alla fine del 1882 si avevano in complesso 1057 chilometri di ferrovia concessi all'industria privata.

Le nuove concessioni erano le seguenti:

Como-Laveno-Malnate-Saronno	Chil.	71
Terranova-Golfo degli Aranci	»	22
Fossano-Ceva	»	50
Cossato-Strona-Biella-Sagliano Micca	»	15
Monza-Besana	»	16
Bologna-Porto Maggiore con diramazione a Massa Lombarda	»	77
	Totale Chil.	251

La Relazione dà in seguito, intorno alle diverse linee, notizie particolareggiate, che omettiamo, essendo esse, per la massima parte, già note ai nostri lettori. Riferiremo il seguente prospetto che dà un cenno sommario su quanto venne fatto a tutto il 1° semestre 1883:

LINEE	Chilom.	SITUAZIONE SOMMARIA
Da Benevento a Campobasso	81+550	In esercizio m. 76,529 — Di prossima apertura il tratto da questa progressiva a Campobasso — Spese fatte L. 16,155.000.
Da Termoli a Campobasso	87+310	In esercizio m. 49,500; trovasi in costruzione molto avanzata il rimanente. — Spesa sostenuta L. 9,435,557.
Da Aquila a Rieti	62+187	Tratto in esercizio m. 24,377. — In corso di costruzione regolare tutta la rimanente parte fino a Rieti — Si spesero L. 8,861,025.
Da Napoli a Baiano	38+000	Fu presentato un progetto per il tratto Pomigliano-Marigliano e si prescrissero modificazioni — I lavori però continuarono a rimanere in sospeso.
Da Sassuolo a Mirandola con diramazione a Finale	67+912	Aperto da Sassuolo a Modena km. 18. — Di prossima apertura tutto il resto fino a Mirandola — Iniziati i lavori per la diramazione. Spesa sostenuta L. 3,312,967.
Da Ventoso a Guastalla con diramazione per Carpi	62+367	Il tronco Ventoso Reggio si può dire ultimato. — Si intende costrurre il tratto Reggio Guastalla e fu avanzata analoga domanda — Vennero speso L. 376,393.
Da Parma a Suzzara	44+400	Presentati i progetti per le stazioni e per l' allacciamento colla Parma Brescia — La costruzione è molto avanzata e l'armamento fatto per due terzi. — Spesa incontrata L. 3,350,600.
Da Arezzo a Fossato	131+028	Si presentarono studii per diverse varianti — Vennero incominciati saltuariamente i lavori per i quali si incontrò una spesa di L. 567,913.
Da Bergamo a Ponte della Selva	28+700	Approvato il progetto definitivo del tratto da Bergamo ad Albino (m. 12,550). — Furono incominciati i lavori eseguendo movimenti di terra ed opere d' arte incontrando una spesa di L. 66,250.
Da Terni a Rieti	40+820	In costruzione molto avanzata: la posa dell'armamento trovasi eseguita per circa 19 km. — Spesa incontrata L. 5,382,000. — Prevedesi apertura per dicembre corrente anno.
Da Poggibonsi a Colle Val d' Elsa	7+580	Approvato il progètto per tutta la linea — I lavori si limitarono però alla costruzione della stazione di Colle — Si spesero L. 26,582.
Da Albano a Nettuno	38+200	Proseguono attivamente i lavori; provvisto tutto il materiale per l'armamento che fu già eseguito per 15 km. — Incontrossi una spesa di L. 1,489,068.
Como-Laveno	19+100	Attendesi la presentazione del progetto definitivo.
Malnate-Saronno	12+000	Approvato progetto 1.o tronco (Saronno-Tradate — e quello del 2.o tronco (Tradate Malnate)
Da Terranova al Golfo degli Aranci	22+000	Presentati ed approvati progetti per un molo e ponte di sbarco al Golfo degli Aranci e per un moletto provvisorio — Aperta all' esercizio il 1.o luglio 1883.
Da Fossano a Ceva	49+217	In esame il progetto definitivo del 2 o tronco fra le progressive 23,250 e 25,670 — Si spinsero poco attivamente i lavori e perciò vennero solo spese L. 71,190.
Da Cossato a Strona e Biella Sagliano Micca	15+000	Approvato il progetto definitivo per Cossato-Strona — Presentato anche quello per l' altro tronco di linea che trovasi in esame.
Da Monza a Besana	16+000	Presentato progetto per il 1.o tronco (Monza-Albiate).
Bologna - Portomaggiore-Medicina-Massa Lombarda	77+000	Attendesi la presentazione de progetto definitivo.

Nel quadro seguente sono indicate le linee o tronchi aperti all'esercizio durante il 1882 e quelli che alla fine dell'anno stesso rimanevano da compiersi a cura dell'industria privata.

	LUNGHEZZA DELLE LINEE aperto all'esercizio nel 1882	rimasto ad aprirsi al 31 dic. 1882
1. Da Gozzano ad Alzo	»	6
2. Da Benevento a Campobasso	59	12
3. Da Termoli a Campobasso	37	51
4. Da Aquila a Rieti	25	37
5. Da Ciampino a Nemi	»	24
6. Da Verona a Dossobuono	»	7
7. Da Napoli a Baiano	»	38
8. Da Sassuolo a Mirandola con diramazione a Finale	»	68
9. Da Ventoso a Guastalla con diramazione per Carpi	»	62
10. Da Parma a Suzzara	»	45
11. Da Arezzo a Fossato	»	132
12. Da Bergamo a Ponte della Selva	»	29
13. Dall'Adriatico per Fermo ad Amandola	»	56
14. Da Terni a Rieti	»	41
15. Da Pinerolo a Torre Pellice	17	»
16. Da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa	»	8
17. Da Albano a Nettuno	»	38
18. Como-Laveno-Malnate-Saronno	»	71
19. Terranova-Golfo degli Aranci	»	22
20. Fossano-Ceva	»	50
21. Cossato-Strona-Biella-Sagliano-Micca	»	15
22. Monza-Besano	»	16
23. Bologna Porto Maggiore con diramazione a Massa Lombarda	»	77
Totale	138	905

A complemento delle notizie date negli anni precedenti, la Relazione dà il prospetto del residuo dei versamenti a farsi dai corpi morali, per la grande galleria del Gottardo e le linee d'accesso.

Pagamenti eseguiti a tutto il 1881	L. 3,378,003.91	3,483,018.07
alla qual somma aggiunta la quota versata nel 1882 in	» 105,014.16	
Concorso della Società dell'Alta Italia, a senso della Convenzione di Basilea		8,337,044.44
Totale L.		11,820,062.51
Dedotto dal complessivo ammontare dei concorsi in		» 20,796,305.—
Residuo a pagarsi L.		8,976,242.49

Esaminiamo ora brevemente l'appendice alla parte terza, che si riferisce alla concessione, costruzione ed esercizio dei *tramways* a vapore.

Dalla Relazione precedente si rileva che a tutto il 1° semestre 1882 lo sviluppo delle tramvie era:

Linee aperte all'esercizio	Chil. 1,283.56
Linee in costruzione	» 113.53
Totale	Chil. 1,397.09

Al 30 giugno dell'anno corrente si avevano in esercizio » 1,497.53
in costruzione » 353.28

Totale Chil. 1,850.81

Quindi nel giro di un anno la rete delle tramvie segna una differenza in più di chil. 453.72.

Da ciò si scorge quanto sviluppo vadano prendendo le tramvie, che arrecano comodo e vantaggio alle popolazioni, e corrispondono ad obbiettivi loro proprii, a cui le ferrovie ordinarie difficilmente potrebbero soddisfare. Quanto all'esercizio però, anche durante il periodo, al quale si riferisce la Relazione, si ebbero pur troppo a deplorare degli infortunii su diverse linee.

Questi, dal 1° luglio 1882 al 30 giugno 1883, furono 220, con 63 morti e 128 feriti.

Dei 63 morti, 18 erano agenti di servizio e 45 viaggiatori od estranei: tra i primi 11 per atti d'imprudenza, 2 per cadute dai treni e 5 per urti di treni; tra i secondi 26 per atti d'imprudenza, 3 per urti di treni, 3 per suicidi compiuti, 13 per investimenti.

Dei feriti, 29 erano agenti e 99 viaggiatori od estranei. Tra i primi 10 per atti d'imprudenza, 5 per cadute dai treni, 8 per urti di treni, 2 per fuorviamenti di treni o veicoli, 4 per investimenti; tra i secondi 45 per atti di imprudenza, 5 per urti di treni, 8 per fuorviamenti di treni o veicoli, 2 per suicidi tentati, 39 per investimenti.

Il Governo e i concessionarii si sono preoccupati e si preoccupano del modo di ovviare ai lamentati infortunii. Si applicò, su alcune linee, il freno continuo Herberleim; al sistema rigido di attacco venne sostituito un attacco con respingente elastico; si abolirono le vetture dette giardiniere aperte sui fianchi con banchine laterali d'accesso; si rese inaccessibile una delle valvole di sicurezza per impedire al macchinista di aumentare la pressione di lavoro delle macchine; si soppressero i paracarri fiancheggianti a breve distanza il binario della tramvia; e si è limitata la velocità massima a 20 chilometri all'ora e la composizione dei treni passeggieri a 4 veicoli, accordando pei treni merci la composizione con 6 veicoli, alla velocità massima però di soli 15 chilometri all'ora.

Il Ministero fa speciale assegnamento a tutela della sicurezza dell'esercizio, sulla disposizione intesa a vincolare le Amministrazioni che esercitano le tramvie all'osservanza di regolamenti di servizio da approvarsi dalle competenti Prefetture, che per diverse Società è già un fatto compiuto.

Da tutto ciò, conchiude la Relazione, sembra che si possano concepire fondate speranze di vedere tra breve migliorato sempre più l'andamento del servizio, massime se si potrà affrettare la promulgazione della tanto desiderata legge che regoli uniformemente la costruzione e l'esercizio delle tramvie a vapore.

LE FERROVIE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Dal resoconto analitico della seduta della Camera dei deputati del 29 corrente, nella quale si discusse il bilancio dei lavori pubblici per il 1884, togliamo quanto si riferisce alle ferrovie:

Mussi parla sul capitolo 34, « Sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate del regno » nota che lo sviluppo notevole della produzione nazionale, specialmente vinicola, non è secondato affatto dalle comunicazioni nostre, tanto che la lentezza e gli incagli del servizio delle strade ferrate sono stati origine di giuste e infinite lagnanze.

Mezzanotte, compìta la linea Aquila-Terni, nota che è necessario renderne gli orari più consentanei ai bisogni della popolazione.

D'Ayala sollecita il compimento dei lavori sulla linea Taranto-Grottaglia.

Melchiorre si associa alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Mezzanotte. Chiede quindi che si solleciti la costruzione delle stazioni di Ortona, Francavilla e San Vito delle ferrovie meridionali.

Prinetti si associa alle raccomandazioni dell'on. Mussi, le quali egli corrobora con alcuni dati statistici.

Di Marzo raccomanda di migliorare gli orari della linea Codola-Nocera.

Lazzaro deplora i ritardi sulle ferrovie in generale; ritardi dipendenti principalmente da mancate o male ordinate coincidenze. Si lagna che i treni in partenza da Roma per Napoli debbono attendere l'arrivo dei treni dell'Alta Italia; riconosce però la bontà del servizio delle ferrovie romane.

Lanzara si associa alle raccomandazioni dell'onor. Di Marzo. Nota inoltre la gravità delle tariffe sulla linea Codola-Nocera, e la mancanza di strade di accesso alla stazione.

Brunetti si associa alle raccomandazioni dell'on. D'Ayala Ricorda le condizioni con le quali le provincie hanno fatto le anticipazioni, e sollecita il compimento dei lavori sulla linea di Taranto.

Genala (ministro dei lavori pubblici) risponde alle osservazioni degli onor. Mezzanotte e Melchiorre, che fa studiare delle modificazioni all'orario della linea Terni-Aquila e riferisce che la Società delle Meridionali provvederà nell'esercizio di quest'anno alla spesa per le stazioni delle quali ha parlato l'on. Melchiorre.

Rispondendo agli onorevoli di Marzo e Lanzara, dice che vedrà se potrà ottenersi il miglioramento da essi raccomandato.

Agli onerevoli Mussi, Lazzaro e Prinetti dice che provvedimenti sono già stati presi da un lato per migliorare le coincidenze, dall'altro per aumentare le facilitazioni delle comunicazioni in favore del commercio.

Riconosce la necessità di aumentare i binari morti, e gli altri mezzi di movimento nelle stazioni, ma nota essere anche maggiore la necessità del raddoppiamento dei binari sulle linee principali. Provvederà per quanto è possibile, specialmente pei grandi centri commerciali di Milano e di Genova.

Conferma all'on. D'Ayala che il ritardo nella costruzione della linea Taranto-Grottaglia dipende da una lite, ch'egli spera poter comporre o definire sollecitamente.

Mussi, prende atto delle dichiarazioni del ministro.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nella sua seduta del 14 corrente, il Consiglio del commercio ha presa una decisione in ordine ai richiami degli spedizionieri di Genova, di Venezia e di altre parti del Regno contro il servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Fino dall' aprile p. p. il prelodato Consiglio ebbe ad occuparsi di questaquestione; ma in allora si decise di rimandare la discussione di essa ad epoca più tarda, e cioè a quando fossero compiuti nuovi studii ritenuti necessarii per meglio giudicare della vertenza: e questi studii venivano deferiti ad una Commissione composta degli on. Delvecchio, Ellena e Gagliardo.

La Commissione non fu unanime nelle sue proposte, sommesse alle deliberazioni del Consiglio, imperocchè la maggioranza di essa, rappresentata dai signori Delvecchio ed Ellena si è pronunziata per la attuazione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo e la minoranza rappresentata dall' on. Gagliardo ha invece espresso il parere che un tale servizio non dovesse essere attuato.

Ora, avendo il Consiglio del commercio nella predetta sua seduta del 14 corrente deliberato conformemente alle proposte della maggioranza della Commissione, non rimane che di far voti al Governo perchè il servizio cumulativo ferroviario marittimo, che tanto interessa la grande maggioranza del commercio, divenga presto un fatto compiuto.

><

Sappiamo che l' Amministrazione delle ferrovie Alta Italia ha chiesto, in via d' urgenza al Ministero, che venga approvata la fornitura delle seguenti locomotive:

5 a grande velocità, con ruote grandi senza carrello, sul tipo già in servizio fino dal 1873, studiate dal Servizio del Materiale;

7 pure a grande velocità, col carrello, sul tipo usuale, che già figurò all'Esposizione di Milano.

La fornitura verrà divisa in tre lotti e saranno preferite quelle fabbriche che si obbligheranno di effettuare la consegna nel più breve termine possibile.

><

Il giorno 27 del corr. mese ha luogo l' apertura all' esercizio della linea ferroviaria di 4.a categoria Parma-Guastalla-Suzzara, stata concessa ad un Consorzio dei Comuni interessati.

><

L'ultimo giorno dell'anno verrà inaugurata al pubblico servizio la linea Ferrara ad Argenta costruita dallo Stato mediante l'anticipazione fatta dalla Provincia di Ferrara della relativa spesa di costruzione.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa la pianta organica del personale occorrente per l'esercizio delle linee di prossima apertura: Ferrara-Argenta, Treviso-Cornuda, Treviso-Ponte di Piave, Parma-fiume Po, e Bra-Carmagnola, che saranno esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie medesime.

><

L'Amministrazione stessa ha inoltre prese le seguenti deliberazioni:

Sommise alla superiore approvazione il preventivo della spesa occorrente per provvedere all'esecuzione dei lavori necessari pell'impianto del servizio merci nella stazione di Quinto, lungo la ferrovia Ligure. La spesa preventivata per tali lavori ammonta a L. 67,500.

Presentò al Ministero dei lavori pubblici; *a*) il preventivo della spesa occorrente pel raccordamento della stazione di Avigliana con lo stabilimento della Società anonima per la fabbricazione della dinamite Nobel, la cui spesa di L. 18,000 deve essere ripartita fra le ferrovie dell'Alta Italia ed il detto stabilimento: *b*) il progetto pell'impianto di una fermata nella località detta Mano di Ferro fra Avenza e Sarzana lungo la linea Massa-Spezia, la cui spesa è preventivata in L. 14,500; *c*) un nuovo schema di convenzione stipulato dalle ferrovie dell'Alta Italia colla società della ferrovia di Valle Seriana per l'allacciamento della linea da Bergamo a Ponte della Selva colla stazione di Bergamo e per lo scambio di veicoli e merci.

><

Il Comitato esecutivo per l'Esposizione generale italiana in Torino si è rivolto a S. E. il Ministro dei lavori pubblici con viva preghiera di voler ordinare alle Amministrazioni ferroviarie che i carri-bestiame ed i carri-scuderia da adibirsi a suo tempo nel trasporto degli animali destinati alla mostra zootecnica che farà parte dell'Esposizione generale predetta subiscano un regolare processo di disinfezione. Un simile provvedimento avrebbe lo scopo di ingenerare piena fiducia nei possessori di bestiame ed indurli a spedire gli animali di loro proprietà alla mostra zootecnica, senza tema che questi abbiano ad incontrare malattie contagiose.

Trattasi di cosa importante che potrà grandemente influire sulla riuscita della mostra, epperò non è a dubitare che le Amministrazioni ferroviarie seconderanno di buon grado le istanze del Comitato.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa la convenzione stipulata fra essa Amministrazione e quella della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara per regolare l'uso comune delle stazioni di Parma e di Suzzara, per lo scambio del materiale mobile e per il servizio cumulativo dei trasporti.

><

Siamo informati che il Commercio di Caltanissetta ha instato presso il Governo per ottenere che i biglietti ferroviarii d'andata e ritorno valevoli per 12 giorni, già concessi fra le principali città dell'Isola e Palermo siano accordati anche per tutti gli altri capo-luoghi di provincia.

A noi, francamente, sembra che la concessione di tali biglietti fatta per Palermo è già qualche cosa di eccezionale, per quanto la si voglia giustificare colla considerazione di facilitare le comunicazioni fra questa città e le altre dell'Isola, essendone Palermo il centro amministrrtivo, commerciale e politico.

Il fatto che i biglietti dei quali trattasi si prestano a facilissimi abusi sarebbe da per sè solo ragione sufficiente per non accogliere la istanza di Caltanissetta; ma altra considerazione importantissima è quella di non stabilire un precedente che potrebbe essere razionalmente invocato da molte altre provincie con sensibile scapito degli interessi dell'azienda ferroviaria.

><

L'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii e lavori di una ferrovia da Caianello ad Isernia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 3.o tronco della linea medesima, compreso fra Venafro e Roccaravindola, della lunghezza di m. 5.700 e dell'importo totale di L. 330,000. Di questo progetto, daremo come di consueto, ampie informazioni tecniche nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Sappiamo che la Camera di commercio ed arti di Alessandria ha officiato il Ministero di agricoltura, industria e commercio per ottenere dal superiore Governo che sia ripristinato il treno prima esistente fra Alessandria e Milano in partenza alle ore 10.15 ant. e con arrivo a quest'ultima Stazione verso il mezzodì, imperocchè dal fatto di tale soppressione ne ebbe a soffrire non lieve nocumento il commercio di Alessandria.

><

In seguito ad istanze della Camera di commercio ed arti di Cagliari, il Ministero dei lavori pubblici ha fatto raccomandazioni alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde onde voglia dare una maggiore estensione ai biglietti di andata e ritorno sulle ferrovie di Sardegna.

><

Diamo le informazioni tecniche che abbiamo promesso nel *Monitore* della scorsa settimana, circa lo importante progetto di appalto presentato dall'Ufficio tecnico governativo per le ferrovie in Catanzaro, al Ministero dei lavori pubblici, per il secondo tronco della linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, compreso fra Catanzaro e Marcellinara, della lunghezza di m. 14,768.

L'importo totale preventivato per l'esecuzione dei lavori del tronco ammonta a L. 11,200,000, ossia in media L. 758,400 a chilometro di strada. L'ammontare delle opere e provviste da appaltare rileva a lire 10,600,000 e la rimanente somma resterà a disposizione dell'Amministrazione governativa. L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 9,900 di allineamenti e da m. 4.868 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300, e l'andamento altimetrico è costituito da m. 1854 di livellette orizzontali e da metri 12,914 di livellette in pendenza con inclinazione massima del 30 per mille.

Le opere d'arte più importanti progettate per l'attraversamento dei corsi d'acqua da incontrarsi colla ferrovia consistono in sei ponti, cioè:

1. Sul Corace	in 5	luci	di m.	24	cadauna
2. Sul Fiumarella	» 2	»	»	15	
3. Sul Fallace 2°	» 1	»	»	20	
4. Sul Fallace 1°	» 1	»	»	1[illegible]	
5. Sul Galati	» 1	»	»	1[illegible]	
6. Sul Convento	» 1	»	»	[illegible]	

Oltre le predette opere più importanti n. 47 manufatti consistenti in acquedot[illegible] di luce varia fra m. 1 e m. 8.

Lungo il tronco sono progettate tre gallerie della lunghezza seguente:

1. Marcellinara	m.	2,560
2. Sant'Antonio	»	880
3. Monacaro	»	420
	Totale m.	3,860

L'armamento dovrà essere formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer del peso di 36 chilogrammi a metro corrente e della lunghezza di m. 9.

Per provvedere di alloggio il personale di sorveglianza della strada saranno da costruire n. 13 case cantoniere e n. 7 garette: e, onde mantenere la continuità delle strade attraversate colla ferrovia, sono proposti n. 20 passaggi a livello.

In servizio dei paesi avvicinati dalla linea sono previste una stazione ed una fermata, la prima a Marcellinara e la seconda a Settingiano.

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzata la spesa di L. 10,950 per acquisto di 15,000 kg. di olio di nafta.

Idem L. 15,718 per applicazione a 47 veicoli del freno Smith-Hardy.

Idem L. 30,000 per l'acquisto di 50,000 kg. di stagno in pani.

Lo stesso Consiglio ha inoltre aggiudicato le seguenti forniture:

Alle Officine di Savigliano carri n. 213 coperti e n. 50 scoperti.

Alla Ditta Diatto carri n. 107 coperti e 208 scoperti.

Alla Impresa Industriale di Napoli carri n. 77 scoperti.

Il Consiglio di Stato si è pronunciato favorevolmente sui seguenti affari:

Progetto di costruzione di due tratti d'argine nel fiume Piave a difesa della strada nazionale di Alemagna a Perarolo.

Progetto di sistemazione delle frane Sasso e Sassatello lungo la strada provinciale di 2ª serie delle radici in provincia di Modena.

Appalto del trasporto delle corrispondenze per i pacchi postali fra Catanzaro, Tiriolo, Nicastro e Soderia Mamelli.

Appalto della manutenzione delle opere d'arte al Ponte Mediceo, delle darsene e dei canali interni di Livorno.

Idem del porto di Bari.

Progetto di sistemazione dell'argine destro della diramazione di Porto detto Po di Maestra nel Comune di Porto Tolle (Rovigo).

Progetto per lavori di riparazione e completamento occorrente al 2º tratto del 4º tronco della strada provinciale 1ª serie (Aquila-Ascoli).

Perizia suppletiva per i lavori di consolidamento alla variante di Luponero fra il Platani e Grotta Murale (Girgenti).

Progetto modificato per la travata metallica del ponte sul torrente Pagliara II lungo la strada provinciale Messina-Catania.

Lavori di costruzione d'una scogliera a difesa della ferrovia sulla riva sinistra del fiume Pescara al km. 28 della linea Pescara-Aquila.

Maggiori lavori di fondazioni alla variante detta di Luponero lungo il tronco Grotta Murata (Platani) delle strade nazionali Palermo-Girgenti.

Progetto per la ricostruzione di un ponte sul Degano delle strade nazionali n. 51 bis (Udine).

Progetto di manutenzione del tronco Monte Lavano Cerani sulle nazionali Termini-Taormina (Catania).

Classificazione fra le provinciali di Bologna e di Modena della strada n. 40 detta di M. Fiorino.

Ampliamento della Stazione di Motta sulla linea Catania-Licata.

Progetto per la fornitura di traverse e legnami per la ferrovia Ascoli-San Benedetto.

Alienazione di materiale ferroviario fuori uso proveniente dalle ferrovie Calabro-Sicule.

Maggiori spese per nuove opere necessarie pel ponte sul Gallese (ferrovia Taranto-Brindisi).

Transazione per l'acquisto di aree di spiaggie occupate in servizio del ponte di Porto Empedocle.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari — L'appalto del 17 dicembre per la fornitura di materiali destinati all'armamento di ferrovie complementari, divisa in tre lotti, andò deserto al Ministero dei lavori pubblici, ove si teneva, rimanendo così definitivamente aggiudicato il 1º al sig. conte Brochoki per L. 222,828.02; il 2º alle ditta Tardy e Benech per L. 31,297.28; il 3º al sig. G. Gillet per L. 11,685.20

— Il 31 corr. al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto per la fornitura di stecche e piastre, chiavarde e ramponi, destinati all'armamento di diverse ferrovie complementari, divisa nei lotti seguenti: 1.º Stecche quintali 5944 e piastre quintali 3964; importo L. 317,056; deposito provvisorio L. 16,000; definitivo L. 32,000 — 2.º id. 6353, id. 4387; importo L. 343,680; deposito provvisorio L. 17,000; definitivo L. 35,000 — 3.º id. 5604, id. 3456; importo lire 289,920: deposito provvisorio L. 14,000; definitivo L. 29,000 — 1.º Chiavarde quintali 1296 e ramponi quintali 3270; importo L. 160,278; deposito provvisorio L. 8,000; definitivo L. 17,000 — 2.º id. 1254, id, 3575; ammontare L. 172,777; deposito provvisorio L. 9,000; definitivo L. 18,000 — 3.º id. 1046, id. 3101; importo L. 148,283; deposito provvisorio L. 7,000; definitivo L. 15,000. I fatali sono fissati al 5 gennaio.

— Il 1º gennaio al Ministero dei lavori pubblici si terrà l'appalto per la fornitura di rotaie destinate all'armamento di diverse ferrovie complementari, divisa in tre lotti: 1.º tonnellate 11,889,793 rotaie acciaio Bessemer; importo lire 2,496,856.53; deposito provvisorio L. 87,000; definitivo lire 175,000 — 2.º Tonnellate 12,840,043; importo L. 2,696,409.03; deposito provvisorio L. 92,000; definitivo L. 185,000 — 3.º Tonnellate 11,155,953; importo L 2,342,750.13. Deposito provvisorio L. 84,000; definitivo L. 168,000. Fatali a giorni 15. Consegna in diverse epoche del 1884 e 1885.

Ferrovia Roma-Sulmona — L'appalto tenutosi il 19 dicembre al Ministero dei lavori pubblici per la provvista e mettitura in opera del materiale fisso nelle stazioni del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra Tivoli e Mandela, dell'importo ridotto a L. 75,844.02, andò deserto, rimanendo definitivamente aggiudicato al signor Luigi Rizzi, che offrì al 1º incanto il ribasso di L. 6.55 0/0.

Ferrovia Valsavoia-Caltagirone. — L'incanto dell'11 dicembre corr. essendo andato deserto, si addiverrà l'8 gennaio 1884, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Siracusa simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, compreso fra la Stazione di Valsavoia e la contrada del Leone, della lunghezza di m. 9,572 circa, in provincia di Siracusa, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri di armamento e del materiale fisso, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 484,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere proseguiti per modo che l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessori e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa dovranno essere ultimati in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 24,000, ed in L. 48,400 quella definitiva. Fatali a 15 giorni.

Ferrovia Parma-Spezia — All'appalto del 18 dicembre per la costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Solignano e Ghiare, dell'importo ridotto a L. 5,975,742.70, alla Prefettura di Parma andò deserto ed al Ministero dei lavori pubblici concorsero: Ravà Ettore di Firenze L. 5 0[0; ing. Giovanni Caminada L. 5 0[0; Società Veneta di costruzioni L. 5,11 0[0. Questa rimase provvisoriamente deliberataria.

Ferrovie Mestre-S. Donà-Portogruaro e Treviso-Motta — All'appalto tenutosi il 18 dicembre al Ministero dei lavori pubblici per la fornitura di 43 scambi per le stazioni delle ferrovie Mestre-S. Donà Portogruaro e Treviso-Motta, dell'importo ridotto a L. 71,044.60 concorsero: Giulio Franken L. 5.25 0[0; conte Brochoki L. 5; Società Veneta L. 5 04; Vicentin Antonio L. 5.05; Bosisio L. 5.55, rimanendo questi provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Adria-Chioggia — L'appalto del 10 dicembre per l'appalto della fornitura di apparati metallici per la ferrovia Adria-Chioggia, dell'importo di L. 50.625, andò deserto al Ministero dei l. p. e alla Prefettura di Rovigo.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Il 4 gennaio scadono i fatali per l'appalto al Ministero dei lavori pubblici ed alla Prefettura di Torino, della costruzione dei fabbricati delle Stazioni e case di guardia, lungo il tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso fra la Stazione d'Ivrea, esclusa, e quella di Quincinetto. Importo ridotto a L. 165,620, dietro il ribasso di L. 15.50.

Ferrovie Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge — All'appalto del 20 dicembre per la fornitura del materiale fisso e della provvista dei materiali speciali e la lavorazione delle rotaie per gli scambi occorrenti all'armamento nelle stazioni delle ferrovie Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge, dell'importo di L. 160,000 alla Prefettura di Torino presentarono offerte la ditta Decker di L. 5.25 e le Officine di Savigliano di L. 7.50, al Ministero dei l. p. la ditta Miani e Venturi di L. 17.20 e Bosisio Larini Nathan di L 4 29. La ditta Miani e Venturi rimase provvisoriamente deliberataria.

— L'appalto del 19 dicembre per la provvista e messa in opera delle traversine dei binari e degli scambi per l'armamento del 1° tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore dell'importo di L. 195,000 al Ministero dei l. p. andò deserto ed alla Prefettura di Torino presentò il ribasso di L. 2.01 il signor Giuseppe Frova, domiciliato a Torino, che rimase provvisoriamente deliberatario.

Ferrovia Chivasso-Casale — L'appalto del 19 dicembre per le opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1° tronco della ferrovia Chivasso-Casale compreso fra la stazione di Chivasso ed il chil. 12 + 700, dell'importo di L. 1,000,000 andò deserto al Ministero dei l. p. ed alla Prefettura di Torino.

Proroga dell' esercizio ferroviario. — Nella seduta del 21 corr. la Camera dei deputati ha approvato, senza discussione, il seguente articolo di legge:

« L'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane assunte dal Governo in forza delle leggi 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª) e 25 dicembre 1877, n. 545 (serie 3ª) sarà continuato colle norme delle leggi stesse dal 1° gennaio al 30 giugno 1884 ».

Precedentemente l'on. Genala, ministro dei lavori pubblici, era stato chiamato in seno alla Commissione nominata dalla Camera per dare spiegazioni, e l'on Ministro dichiarava allora, come si rileva dalla presentata relazione:

1. Il Governo, colla breve proroga chiesta, volle sempre più confermare il suo sicuro intendimento di portare a termine, per quanto è in esso, la questione dell'esercizio ferroviario che già da parecchio tempo è pendente con grave danno del pubblico servizio e dello sviluppo economico industriale e commerciale d'Italia. Il Governo crede la durata della proroga sufficiente.

2. Il Ministro ha già chiesto con speciale progetto di legge l'autorizzazione a prendere i provvedimenti atti ad assicurare un conveniente esercizio per il primo semestre del nuovo anno

3. Non più tardi del gennaio 1884 egli presenterà gli emendamenti alla legge sull'esercizio ferroviario.

Il Senato del Regno approvava il detto progetto di legge nella seduta del 24 corrente.

Spese ferroviarie. — Gli on. Chimirri, Di San Giuliano, Caperle, Giolitti, Frola, Sacchi, Majoli e Giuriati furono dagli uffizi della Camera nominati commissari per il progetto sulle nuove spese ferroviarie.

Le direttissime Roma-Napoli. — Togliamo dall'*Opinione*:

Da fonte attendibile abbiamo che la differenza di costo fra il *tracciato interno*, propugnato dall'ing. Cottrau, ed il *tracciato litoraneo*, è effettivamente di gran lunga maggiore dei 22 milioni, che apparivano dalla deliberazione del Consiglio superiore dei lavori publici.

Risulta infatti dai *considerando* che precedono un tal voto, che il costo *effettivo* del tracciato interno è all'incirca di 24 milioni con un solo binario e di 28 a 30 milioni con doppio binario in *tutta l'estensione della linea*, e ciò sempre supponendo un *armamento* di linea della massima robustezza e capace di sostenere il traffico di treni marcianti a 90 chilometri l'ora, cioè a 72 chilometri di velocità media effettiva, con la quale velocità si andrebbe a Napoli non in tre ore e mezzo, *ma in sole tre ore*. La spesa di 44 milioni, citata nella deliberazione, risulta infatti dalla somma della spesa *effettiva* di 30 milioni, con la *capitalizzazione* al 6 0[0 *del minor reddito probabile* delle linee di terza categoria Velletri-Terracina e Sparanisi-Gaeta.

Il Consiglio ha creduto infatti prevedere che se i treni direttissimi Roma-Napoli non alimenteranno le linee suddette Velletri-Terracina e Sparanisi-Gaeta il prodotto di queste linee sarà inferiore. Ma in realtà, lo ripetiamo, la spesa *effettiva*, ossia la somma da *erogarsi* per la linea interna non sarebbe superiore a quella prevista dall'ingegnere Cottrau.

Il costo *effettivo* della linea litoranea sarebbe invece di molto superiore ai 66 milioni indicati nel voto, attesochè dai *considerandi* del voto risulta che in questa cifra non è compreso il costo dei *tratti comuni* alla direttissima litoranea ed alle linee Velletri-Terracina e Sparanisi-Gaeta.

Cosicchè la differenza *effettiva* di costo fra il tracciato litorale e quello interno, risulta di quasi 50 milioni; e considerando che pure eseguendosi la litoranea sarà sempre necessario, o presto o tardi, rettificare anche l'interna per accontentare le provincie di Avellino, Potenza, Salerno, Caserta, Foggia, Benevento ecc. la differenza diventerà per lo meno di 60 milioni.

— L'on. Depretis ha dichiarato alla rappresentanza della provincia di Caserta che, malgrado il parere emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto che sarà presentato alla Camera, per la nuova direttissima Roma-Napoli, escluderà le rettificazioni della linea attuale e stabilirà un tracciato nuovo.

Ferrovia Prealpina. — Sabato 22 corr. una Commissione, composta dei senatori Cadorna e Malusardi e dei deputati Sella, Boselli, Brin e Spantigati, eletti in una riunione tenuta il giorno prima da numerosi membri del Parlamento appartenenti alle provincie Piemontesi, si presentava in una delle sale di Montecitorio ai ministri

Depretis e Genala per raccomandare loro la costruzione della linea prealpina, di cui già parlammo.

I Ministri, annunziano i giornali, si mostrarono persuasi dell'interesse nazionale e locale della nuova linea, e s'impegnarono di non prendere alcuna decisione riguardo alle altre nuove linee di accesso al Gottardo che si stanno studiando, finchè non avessero sott'occhi gli studii della nuova linea proposta.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Nel giorno stesso 22 corr. una rappresentanza di deputati delle provincie di Cuneo e Porto Maurizio fu ricevuta dal ministro Genala, a cui raccomandò che si proceda con sollecitudine agli studii ed agli appalti di tutta la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, e si affrettino lo studio e il principio dei lavori pel traforo di Tenda.

Il Ministro diede le più grandi assicurazioni e promise di sollecitare studii, appalti e lavori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri) durante il passato mese di novembre fu di 66,800 persone trasportate, introito fr. 300,000; merce trasportata tonn. 38,350, introito fr. 480,000. Introito complessivo fr. 780,000 (novembre 1882: fr. 848,901.23), ossia fr. 2,932.33 (novembre 1882: fr. 3,395.60; ottobre 1883: fr. 3,796.99) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio durante il passato mese di novembre, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazioni della linea e del materiale di esercizio e gli interessi per prestiti, e dedotti gli introiti de' censi, essendo state di fr. 412,000, ossia fr. 1,549 (novembre 1882: fr. 1,544.35) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese fu di fr 368.000 (novembre 1882: fr. 462,814.69; ottobre 1883: fr. 586,000).

Ferrovie spagnuole — L'ultimo tunnel della discesa di Pagares sulla linea delle Asturie è stata compiuto La Compagnia che lavora colla più grande attività è ora assolutamente certa di terminare l' importante sezione da Leon a Gijon per la data stabilita dalla legge, cioè il 4 agosto prossimo.

Ferrovie russe — La Compagnia Iwangorod-Dombrowa ha ottenuta la concessione di due diramazioni destinate ad unire la sua linea principale alle reti prussiana ed austriaca. Una di queste diramazioni, d' uno sviluppo di 21 verste, comincierà a Strzemierzyce per terminare a Modrzajow, località situata nella vicinanza immediata di Myslowitz stazione della Slesia superiore. L'altra diramazione d'una lunghezza di 6 verste, andrà da Slaukow a Borki, situata ad 1 1|2 versta da Serakowa.

Ferrovia del Senegal — La Camera francese ha respinto il credito di 3,300,000 fr., domandato dal ministro dei lavori pubblici, per la continuazione della ferrovia del Senegal. La linea decretata comprende 140 km. fra Kayes e Bafoulabè. Ora si è speso sin qui 35 milioni, di cui 20 votati in modo speciale e 15 presi sugli stanziamenti del bilancio generale e non vi sono ora che 33 km. di ferrovia e quattro forti costrutti.

Notizie Diverse

Movimento commerciale. — Dalla Statistica del commercio speciale d'importazione e d'esportazione, pubblicata dalla Direzione generale delle gabelle, risulta che dal 1° gennaio al 30 novembre 1883 il valore delle merci importate fu di L. 1,311,101,907, cioè L. 100,413,238 più che nello stesso periodo del 1882; il valore delle merci esportate fu di L. 1,144.235,671, cioè L. 71,457,759 più del periodo corrispondente nel 1882.

Le entrate doganali ascesero a L. 165,617,800, con aumento di L. 20,935,586 in confronto dei primi dieci mesi del 1882.

Ponte sul Niagara — Il *Times* narra come sia stato provato il nuovo ponte sospeso sul Niagara in vicinanza delle cateratte. Erano presenti più di 10000 spettatori; alcuni dei quali per poter vedere si erano anche attaccati al parapetto, a rischio di cadere e di essere trascinati dalla potentissima corrente.

La prova si è fatta con venti pesanti locomotive seguite da ventidue carri carichi di ghiaja, che prima passarono a grande velocità, e poi ripassarono lentamente ed anche si soffermarono. La prova è sembrata sufficiente a dimostrare la solidità del ponte, ch'è costato 750,000 sterline e otto mesi di lavoro.

L'opera è giudicata degna dell' audacia fortunata degli ingegneri americani.

Ufficii telegrafici — Il 6 corr. in Capurso (prov. di Bari), il 10 corr. nelle stazioni ferroviarie di Grumello (prov. di Bergamo) di Motta San Damiano (prov. di Pavia) di Saliceto (prov. di Cuneo), il 17 corr. in Barra, prov. di Napoli, ed il 20 in San Ferdinando di Puglia, prov. di Foggia, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato.

Necrologio — Il signor Enrico Ioret, direttore generale della Compagnia delle Strade Ferrate dell'Est-Algerino è morto in età di 58 anni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana le Azioni della Società delle ferrovie Meridionali, diedero luogo a costanti transazioni, conservando così i buoni corsi già conseguiti, anzi migliorandoli, giacchè da 510 salirono a 512 in chiusura. Deboli per contro le Obbligazioni relative a 269.75, nonchè i Boni a 547.

Qualche denaro si ebbero le Obbligazioni Sarde nuove a 271.50; le altre della serie A e B rimasero nominali, le prime a 271, le seconde a 274.50.

Sugli altri valori di questa categoria si fece poco o nulla le Palermo-Trapani prima emissione a 285.25; la seconda emissione 284.50; le Centrali Toscane a 466; le Pontebbane a 443; le Meridionali austriache a 292.50; le Azioni ferrovie Romane a 129.75.

ESTRAZIONI

Ferrovia Meridionale Austriaca (*Südbahn già Alta Italia*) — Il 1° dicembre ebbe luogo la 24ª estrazione annuale delle Obbligazioni, serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z, X, e l' 11ª estrazione delle Azioni.

Ferrovia Genova-Voltri — Distinta delle Obbligazioni della ferrovia Genova-Voltri, comprese nell' estrazione seguita in Roma il 12 dicembre 1883 (Reali decreti 18 febbaaio 1856, 19 gennaio 1857 e legge 28 agosto 1870).

43 della 1ª emissione (28ª estrazione) in ordine progressivo.

9 99 101 175 216 282 311 323 465 635
637 710 736 772 792 826 865 925 962 981
1180 1262 1318 1477 1510 1600 1621 1649 1744 1927
1929 2001 2084 2125 2221 2222 2248 2260 2285 2293
2306 2330.

54 della 1ª emissione (27ª estrazione) in ordine progressivo.

88 108 119 154 187 241 256 296 368 421
426 476 523 559 632 663 707 762 898 1071
1142 1181 1236 1244 1313 1324 1373 1406 1427 1549
1571 1609 1695 1745 1785 1902 2193 2269 2288 2331
2464 2589 2604 2609 2618 2747 2892 2917 2947 3018
3025 3124 3199.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a benefizio dei possessori col 31 dicembre 1883, e dal 1.o gennaio 1884 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal n. 57 al 100, della 1.a emissione (1856), e dal n. 55 al 100, della 2.a emiss. (1857).

Ferrovia Mortara-Vigevano — La *Gazz. Uff.* del 18 dicembre pubblica: 1.o il risultato della pubblica estrazione di 23 Obbligazioni del Prestito della Società anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano, approvata con R. decreto 18 febbraio 1856, per la 55.a semestrale ammortizzazione; 2.o il risultato della pubblica estrazione di 20 Azioni sociali per la tangente di ammortizzazione dell' annata 1883.

— La stessa *Gazzetta*, nel suo numero del 22 corr. dà il risultato dell' estrazione eseguitasi il 20 dicembre per l' ammortizzazione di 29 delle Azioni costituenti il capitale della detta Società.

Ferrovia di Cuneo — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. pubblica la distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo compreso nella 49.a estrazione seguita in Roma il 17 corr.

PAGAMENTI

Ferrovie Nord-Milano — I possessori di Obbligazioni della Società anonima delle ferrovie Nord-Milano (già Milano-Saronno e Milano-Erba) sono avvisati che il *coupon* N. 10 pel 2.o semestre 1883 verrà pagato dalla Banca di Milano, via Alessandro Manzoni, n. 12, incominciando dal 1.o gennaio p. v.

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche — Dal giorno 2 gennaio p. v. in avanti si farà luogo al pagamento del secondo semestre interessi 1883, in L. 5.25 per azione, contro consegna della cedola n. 24; in Bergamo presso la Banca Popolare, in Milano presso la Banca Generale.

Compagnia napoletana d'illuminazione e scaldamento col gas — Il 41.o cupone sarà pagato a partire dal 2 gennaio 1884, in ragione di L. 15 per ciascun cupone, a Parigi, piazza Vendome; a Lione, Società di credito lionese e banchieri vedova Morin, Pons e C.; a Ginevra presso i banchieri Bonna e C.; a Napoli presso la sede della Compagnia.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Prefettura di Roma (fat. 2 gennaio). — Manutenzione settennale della strada provinciale Aprutina dalla Tiburtina Valeria Sublacense, presso l' Icona d' Arsoli, al confine della provincia di Aquila; lunghezza m. 8052; importo annuo ridotto a L. 3.091.43. Dep. provv. L. 450.

Idem (2 genn.) — Manutenzione della strada provinciale Maremmana inferiore, tronco IV, dal passaggio a livello della ferrovia presso la stazione di Albano ad Anzio, per un sesseunio dal 1.o gennaio 1884 al 31 dicembre 1889. Importo annuo L. 26,153.26. Dep. provv. L. 1300, def. il decimo del canone annuo.

Prefettura di Ravenna (2 genn.) — Manutenzione delle palafitte del Porto Canale Corsini durante il biennio 1884-86. Importo L. 229,845.72. Dep. provv. L. 3800; def. il decimo. Fat. 18 gennaio.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (5 gennaio) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 5 di 1.a categoria compreso fra Monti e Terranova Pausania. Lunghezza m. 25,111; importo annuo L. 19,690 Dep. provv. L. 1,500; def. la metà del canone annuo. Fatali a giorni 15.

Idem (5 genn.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 7 di 1ª cat. detta Centrale, compreso fra la cantoniera del Tirso e l' impigliatura della strada nazionale Castelsaldo Ozieri, della lunghezza di m. 65,329 dell'importo annuo di L. 18,885. Dep. provv. L. 2000; def. la metà del canone. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Catanzaro (5 genn. esp. def.) — Costruzione del 5.o tronco della strada provinciale di serie da Soveria Mannelli alla nazionale n. 61, presso S. Severina, compreso fra la sponda sinistra del fiume Alli presso l'Abitato di Taverna ed il burrone Vallegrande, sotto l'abitato di Albi. Lunghezza m. 6614. Importo ridotto a L. 194,515.28. Dep. provv. L. 14.000; def. il decimo. Consegna entro due anni e mezzo.

Comune di Sinigaglia (5 genn.) — Costruzione di un fabbricato ad uso di deposito franco diviso in tre lotti: I Opere murarie, importo L. 36,000, dep. L. 3000. II Opere da falegname, importo L. 4500, dep. L. 400. III Opere da fabbro ferraio, importo L. 3000, deposito L. 300.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (7 gennaio) — Novennale manutenzione della strada nazionale n. 4 di 1.a cat., da Sassari a Terranuova per Tempio, compreso fra Sassari e Perfugas. Lunghezza m. 54,320; importo annuo L. 22,600. Dep. provv. L. 2000; def. il decimo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cagliari (7 genn.) — Novennale manutenzione della strada nazionale orientale Cagliari-Terranova, compresa fra il villaggio di Muravera e quello di Tortolì. Lunghezza m. 74,062; importo annuo L. 30,992. Dep. provv. L. 2000, def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Idem (7 genn.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 6, da Bosa alla spiaggia Sporoddai, presso Orosei compreso fra Rio Ordari e la spiaggia suddetta. Lunghezza m. 87,141.50; importo annuo L. 34,904. Dep. provv. L. 5000, def. la metà del canone. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila (7 genn. esp. def.) — Costruzione del tronco della strada provinciale di serie da Forca di Penne ad Ofena compreso fra Ofena e il confine Teramano. Lunghezza m. 10,593.36. Importo L. 164,592.26. Dep. provv. L. 2000; def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (7 genn.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 6 da Bosa alla spiaggia Sporoddai, presso Orosei, compreso fra Rio Ordari e la spiaggia suddetta. Lunghezza m. 87,141.40; importo annuo L. 34,904. Dep. provv. L. 5000; def. 1|2 annuo canone. Fat. a giorni 15.

Idem (9 genn.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 5 di 1.a cat. compreso fra Alghero e la stazione della ferrovia in Torralba. Lunghezza m. 4,865; imp. annuo L. 15,940. Dep. provv. L. 1500; def. 1|2 canone. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cagliari (10 gennaio) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra Cagliari e l'abitato di Muravera; lunghezza m. 6,298. Imp. annuo L. 34,800. Dep. provv. L. 2000; def. 1|2 canone annuo. Fat. a giorni 15.

Idem (10 genn.) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra il villaggio di Tortolì ed il confine della provincia nella località di Sordovanas. Lunghezza m. 51,397. Importo annuo L. 23,574. Dep. provv. L. 1,500; def. 1|2 canone annuo. Fat. a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari (11 gennaio) — Novennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 1 di 2.a cat., da Tempio a Longosardo, con diramazione al Palau, compreso fra la città di Tempio ed il villaggio di S. Teresa. Lunghezza m. 56,376.50; Importo annuo L. 22,320. Dep. provv. L. 1500; def. la metà del canone annuo Fat. a giorni quindici.

Idem (11 genn.) — Novennale manutenzione della strada nazionale n. 4 di prima cat. da Sassari a Terranova per Tempio compreso fra Perfugas e la casa cantoniera di Telti. Lunghezza m. 55,413. Importo annuo L. 28.225. Deposito provv. L. 2000; def. metà del canone annuo. Fat. a giorni quindici.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 21 gennaio 1884, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **decima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **diciottesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1884, sono di 27 Azioni e di 89 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° luglio 1884.

Milano, 17 dicembre 1883.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETA' ANONIMA sedente in FIRENZE

CAPITALE: *Nominale L. 200,000,000 — Versato L. 190,000,000*

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola XXVII (Coupon) di L. 12.50

per il semestre d' interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp.

Parimenti al 1° Gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l' Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le **Azioni estratte al Sorteggio** del 15 dicembre corr., cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all' atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all' Art. 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, 20 dicembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

Digitized by Google

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETA' ANONIMA sedente in FIRENZE

CAPITALE: *Nominale L. 200,000,000 — Versato L. 190,000,000.*

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXVIII di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corr., nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXVII sorteggio,* avvenuto il 1° ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, li 20 dicembre 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETA' GENERALE IMMOBILIARE

DI LAVORI

DI UTILITÀ PUBBLICA ED AGRICOLA

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale nominale 50,000,000 -- emesso 25,000,000 -- versato 12,500,000

Il Consiglio d'Amministrazione previene i signori Azionisti che a partire dal 2 gennaio prossimo si pagheranno loro, verso ritiro della Cedola N. 5, L. 7.50 per ogni Azione liberata di L. 250, ammontare dell'interesse pel secondo semestre dell'Esercizio in corso, in ragione del 6 0[0 all'anno.

I pagamenti saranno eseguiti:

Roma, **Firenze**, **Torino**, **Genova** presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano presso la Banca di Credito Italiano e la Ditta Giulio Bellinzaghi.
Venezia presso la Banca Veneta di Depositi e Conti correnti.
Parigi presso la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Roma, 22 *dicembre* 1883.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale statutario 400 milioni, emesso 50 milioni, versato 35 milioni

---

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni R. Rubattino e C. tipo oro e tipo carta, che a partire dal 31 dicembre corrente si effettuerà:

In L. 15, per cadauna Obbligazione, il pagamento della cedola n. 23 scadente in quel giorno;

In L. 1000, per cadauna Obbligazione, il rimborso delle Obbligazioni della serie CC ultimamente estratte.

I pagamenti si faranno:

In *Roma*, dalla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano e dalla Banca Generale;
» *Firenze*,
» *Genova*, } **la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;**
» *TORINO*,
» *Milano*, Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra*, signori Bonna e Comp;
» *Neuchâtel*, signori Pury e Comp.;
» *Basilea*, signori De Speyr e C.

Nelle piazze estere i pagamenti saranno, sino a nuovo avviso, eseguiti in franchi alla pari.

Roma, 17 *dicembre* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

DINAMITE

SI RENDE NOTO

ai signori Ingegneri, Appaltatori, Intraprenditori, ecc. ecc.

CHE LA SOCIETÀ

CONTINENTALE DI GLICERINE E DINAMITI

STABILITA A

CENGIO (Circondario di Savona)

è in grado di rispondere alle richieste che le verranno fatte dei suoi prodotti, **dinamiti, capsule e miccie**, le quali, **tanto per la qualità che per i prezzi, non temono nessuna concorrenza.**

DINAMITE

COURTIAL E COMP.IA

(Già Socio del fu cav. G. ROCHETTE)

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (Cavalcavia di via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

MATERIALI PER STRADE FERRATE, TRAMWAYS
E IMPRESE COSTRUTTRICI

Specialità per scambi ed incrociamenti d'ogni sistema

CALDAJE A VAPORE, SERBATOJ, MACCHINE VARIE

D'OCCASIONE: Locomobili, Caldaje, ecc. ecc.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE di SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano. — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

SOCETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi (ROMA)

Capitale versato . . . . *L.* 50,000,000.

SPECCHIO delle riscossioni fatte nel mese di novembre 1883 *confrontate con quelle del mese corrispondente del* 1882.

PROVINCIE	ANNO		DIFFERENZA	
	1883	1882	in aumento	in diminuz.
Alessandria ..	357,520.15	349,844 45	7,675.70	»
Ancona........	113,940.70	115,833.80	»	1,893.10
Aquila.........	86,414.90	83,966.70	2,448,20	»
Arezzo.........	85,965.75	70,860.90	15,104.85	»
Ascoli Piceno	64,758.70	64,692.20	66.50	»
Avellino.......	82,483.20	72,794.90	9,688.30	»
Bari...........	264,823.70	277,594.20	»	12,770.50
Belluno,.......	38,412.40	38,965.70	»	553.30
Benevento	39,713.80	37,774.40	1,939.40	»
Bergamo......	202,733.45	214,740.70	»	12,007.25
Bologna.......	312,779.30	304,936.04	7,843.26	»
Brescia........	232,729.05	234,530.30	»	1,801.25
Cagliari	190,218 90	175,512.05	14,706.85	»
Campobasso..	83,577.90	83,961.30	»	383.40
Caserta........	287,225 80	273,851.40	13,374.40	»
Catanzaro.....	98,479.15	101,362.80	»	2,883.65
Chieti..........	98,488.30	94,147.60	4,340.70	»
Como..........	213,445.55	207,533.45	5,912.10	»
Cosenza.......	105,111.25	99,409.60	5,701.65	»
Cremona.	189,488.85	178,652 60	10,836,25	»
Cuneo	264,746 60	251,619.30	13,127.30	»
Ferrara........	205,366.60	206,273.75	»	907.15
Firenze........	674,867.70	589,948. »	»	15,080.30
Foggia	157,952.10	150,769.40	7,182.70	»
Forlì	118,599.70	122,138.60	»	3,538.90
Genova........	572,081.20	555,694.80	16,386.40	»
Grosseto	63,575. »	68,355.60	»	4,780.60
Lecce	215,086.40	236,730.20	»	21,643.80
Livorno	142,208.30	138,580.98	8,627.32	»
Lucca..........	172,975.50	164,111.50	8,864. »	»
Macerata......	71,037. »	74,996.80	»	3,959.80
Mantova	201,770.10	204,338.90	»	3,168.80
MassaCarrara	82,051. »	82,837.50	»	786.50
Milano.........	809,670.15	763,792.20	45,877.95	»
Modena........	169,326.80	165,983.70	3,343.10	»
Napoli	838,325. »	773,059.80	65,265.20	»
Novara	308,778.55	315,281.20	»	6,502.65
Padova........	262,017.60	240,506.85	21,510.75	»
Parma	167,141.60	163,812.10	3,329.50	»
Pavia	235,936.20	228,744.15	7,192.05	»
Perugia	185,642.50	174,468.70	11,173.80	»
Pesaro e Urb.º	74,817.20	68,992.30	5,824.90	»
Piacenza	129,503.30	121,235.20	8,268.10	»
Pisa	221,205.80	226,185.40	»	4,979.60
Porto Mauriz.	91,958.60	82,932.80	9,025.80	»
Potenza	103,294.90	93,848.50	9,446.40	»
Ravenna	133,287.30	132,211.90	1,075.40	»
ReggioCalab.	104,465.80	109,845.90	»	5,380.10
Reggio Emil.	105,380. »	113,348.10	»	7,968.10
Roma..........	666,569. »	622,165.10	44,403.90	»
Rovigo	180,640.80	196,741.10	»	16,100.30
Salerno........	189,548.60	188,811.30	737.30	»
Sassari	102,660.55	103,794.95	»	1,134.49
Siena	77,056.20	78,762.20	»	1,706. »
Sondrio........	25,444.50	27,005.40	»	1,560.90
Teramo........	58,520.60	58,967 80	»	447.20
Torino.........	608,026.10	601,282.50	6,743.60	»
Treviso...... .	131,252.75	139,904.40	»	8,651.65
Udine.........	226,353.99	227,836 60	»	1,482 70
Venezia	321,932.80	325,996.10	»	4,063.30
Verona	259,539.20	229,160.60	30,378.60	»
Vicenza	149,659.75	137,011.70	12,648 05	»
Somme L.	12,927,984 05	12,639,048 97	435.070.28	146,135.20
Defalcasi la diminuzione..	. . . .	. . . .	146,135.20	
Resta l' aumento di nov.	. . . .	. . . .	288,93? 08	
Prod. dal gen. al 31 8.bre	124,970,602.90	121,164,737 87	3,805,865.03	
Totali gen. L.	137,898,586.95	133,803,786.84	4,094,800.11	

Il Capo Ragioniere ff. G. COPPI.

Gestione Siciliana.

PROVINCIE	1883	1882	in aumento	in diminuz.
Caltanissetta.	87,193.50	91,604.20	»	4,410.70
Catania........	190,977.20	171,868.05	19,109.15	»
Girgenti	116,954. »	111,031.10	5,922.90	»
Messina	121,237.50	111,330 90	9,906.60	»
Palermo.......	218,221.60	217,502.70	718.90	»
Siracusa.......	104,166.15	94,744.15	9,422. »	»
Trapani	68,384.72	66,167.50	2,217 22	»
Somme L.	907,134.67	864,248.60	47,296.77	4,410.70
Defalcasi la diminuzione.	»	»	4,410.70	
Resta l' aumentodi nov.	»	»	42,886.07	
Prod. dal gen. al 31 ottobre.	8,501,426.06	8,028,872.66	472,553.40	
Totali gen. L.	9,408,560.73	8,893,121.26	515,439.47	

Il Ragioniere della Gestione Siciliana
A. CONSONNI.

Roma, 12 dicembre 1883.

Il Consigliere d' Amministrazione
GIUS. GIACOMELLI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Capitale nominale 200 milioni — Versato 190 milioni

SERVIZIO DEI TITOLI

ESTRAZIONE DELLE AZIONI
dell' anno 1883

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Dicembre 1883, rimborsabili in L. 500, dal 1.° Gennaio 1884, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso. — Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all' articolo 54 degli Statuti Sociali.

TITOLI DA 1		TITOLI DA 5			TITOLI DA 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
—	—	2187	20931	20935	164	61631	61640
—	—	2188	20936	20940	1933	79321	79330
—	—	2223	21111	21115	2181	81801	81810
—	—	2224	21116	21120	4784	107831	107840
—	—	4267	31331	31325	8706	147051	147060
—	—	4268	31336	31340	8781	147801	147810
—	—	5031	35151	35155	9718	157171	157180
—	—	5032	35156	35160	9929	159281	159290
—	—	6019	40091	40095	11189	171881	171890
—	—	6020	40096	40100	11696	176951	176960
—	—	7293	46461	46465	13904	199031	199040
—	—	7294	46466	46470	13932	199311	199320
—	—	7299	46491	46495	17857	308561	308570
—	—	7300	46496	46500	18051	310501	310510
—	—	16737	278681	278685	19259	322581	322590
—	—	16738	278286	278690	20004	330031	330040
—	—	18331	286651	286655	20694	336931	336940
—	—	18332	285656	286660	21055	340541	340550
—	—	18463	287311	287315			
—	—	18464	287316	287320			

Firenze, 15 *dicembre* 1883.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l' elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro			Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliane	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Lamone*	»	di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	»	di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	»	di Azzano Decime	70
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	»	di [illegible]	[illegible]
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgonti	26
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilaro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	»	di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	»	di Cuneo	65
Id. sul *Reinello*	»	di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sul *Testene*	»	id.	44
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	»	di Cosenza	73
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	»	di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	»	di Bergame	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo* e *Fiume Grande*	»	di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	»	id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	»	di Messina	372
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero	della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stilaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero	dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	»	della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Laraz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	»	Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	»	Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	»	Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	»	Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	»	id.	218
N. 2 id.	»	Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	»	Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	»	Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	»	Pisa-Collo Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	»	Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	»	Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	»	Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	»	Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	»	Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	»	Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	»	Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr.	Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr.	Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	»	Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	»	Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	»	Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	»	Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	»	Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	»	Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	»	Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	»	Siracusa-Licata	32
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	21
N. 6 ponticelli	»	id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	»	Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa	Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id.	Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari		43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.		65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici		22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti		12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio		41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)		157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi		2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco		252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	3070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2100
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.